АНАТОЛИЙ МАРКУША

БЕССМЕРТНЫЙ ФЛАГМАН

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Эта книга о замечательном советском летчике Герое Советского Союза Валерии Павловиче Чкалове. О нем и его времени, о молодости, росте и возмужании наших боевых крыльев.

- Маркуша Анатолий Маркович
  -

Маркуша Анатолий Маркович
Бессмертный флагман (Чкалов)
Лирический репортаж

«Подвиг — это концентрированное выражение духовного совершенства человека».

Летчик-испытатель
М. М. Громов

«Отвага не существует сама по себе. Ее рождает борьба за Жизнь, за Правду, за Справедливость, за новые Знания».

Полярный летчик
М. Н. Каминский

В этой книге использованы многочисленные воспоминания и документы, принадлежащие друзьям, товарищам, соратникам Валерия Павловича Чкалова.

Светлая память всем, кто не дожил до наших дней, и глубокая благодарность здравствующим.

Автор

Имя Валерия Павловича Чкалова знает в нашей стране каждый. А в те предвоенные годы, когда наше поколение летчиков только еще приобщалось к авиации, слава его и известность были сравнимы только с нынешней славой Юрия Гагарина.

Тридцатые годы были временем становления и бурного роста советской авиации, которая сделалась именно тогда любимым детищем народа. Летчиков любили, летчиками восхищались. То и дело сердца миллионов почитателей авиации охватывали волнение и энтузиазм, вызванные радостными, героическими, а порой и трагическими событиями — перелетами, рекордами,

авиационными праздниками, спасением челюскинцев, полетами и гибелью самолета-гиганта «Максим Горький», экспедицией на Северный полюс и, наконец, боевыми делами наших авиаторов.

В те годы, как, впрочем, и во все времена, в авиации было много прекрасных летчиков, были и такие, которые с не меньшим правом, чем Чкалов, могли быть названы великими. И тем не менее Чкалов своей славой и известностью возвышался над всеми. О Чкалове написано много, все факты его биографии как будто давно известны, поэтому писать о нем вновь трудно. Анатолий Маркуша не пошел по проторенному пути. Прежде всего он попытался показать жизнь Чкалова, родившегося спустя год после начала полетов человека на самолете, на фоне истории авиации. И эта позволяет читателю достаточно полно представить себе необычайный по своей динамичности и быстроте развития путь нашей авиационной техники, понять роль человека в освоении третьего измерения. При этом автор отдельными штрихами показывает общественный и социальный фон, на котором разворачивались и росли наши крылья.

В лирическом репортаже Анатолия Маркуши приводятся также некоторые ранее неизвестные или не широко известные факты. В прошлом профессиональный летчик, автор избежал частых, к сожалению, в произведениях подобного рода авиационно-технических и терминологических ошибок.

«Бессмертный флагман» написан с любовью к герою и к делу, которому В. П. Чкалов отдал себя целиком.

С. А. Микоян, генерал-майор авиации, заслуженный летчик-испытатель СССР

Памяти моей матери и всех матерей, годами ожидавших нас из полетов

Он только что пришел тогда, молодой и безусый, наш стремительный, наш крылатый, моторный, электрический, наш электронный, наш атомный двадцатый век. Пришел листками новеньких, не смятых еще календарей и не успел овладеть умами миллионов обитателей Земли, чьим внукам предстояло завершить второе тысячелетие новой эры.

Именно в эту пору одну из американских школ посетил почтенный епископ Объединенной церкви Братьев. Как свидетельствует историк, между епископом и директором школы произошел следующий любопытный разговор:

— Насколько я понимаю, человечество не может открыть ни одного нового фундаментального закона природы, поэтому вам

следует основной упор в преподавании делать не на науку, а на богословие.

— Но я думаю иначе, — гордо вздернув голову, позволил себе не согласиться директор, — просто наука еще слишком мало знает. И я убежден, что когда-нибудь она даст человечеству возможность летать, подобно птице…

— За эти слова, — разгневался епископ, — вы будете вечно гореть в аду!

Почтенного епископа Объединенной церкви Братьев звали Мильтон Райт.

Ирония судьбы — он был родным отцом Вильбура и Орвила Райтов, первых американцев, построивших самолет и успешно полетевших на своей чудо-машине…

* * *

В 1904 году Максим Горький писал: «Человек! Точно солнце рождается в груди моей, и в ярком свете его медленно шествует — вперед! и — выше! трагически прекрасный человек!» И еще: «Все в Человеке — все для Человека!»

* * *

Все для Человека! А в эту пору: «На промыслах Ленского золотопромышленного товарищества требуются молодые здоровые рабочие, преимущественно забойщики… Средний заработок в день за последние три года 1 руб. 63 коп.».

Все для Человека! «Украдены у меня вкладное свидетельство т-ва Печенкина и К° № 7397 на 2000 р. и расписка Нижегородского государственного банка № 7397 на 5000 рублей, почему прошу считать таковые *недействительными*. Максим Дмитриев Максимов».

Все для Человека! А газета радостно извещает, что государь император всемилостивейше соизволил пожаловать начальника лысковской тюрьмы, коллежского асессора Успенского кавалером ордена св. Равноправного Князя Владимира 4-й степени за 35-летнюю безупречную службу…

Только великий жизнелюбец, только вдохновенный мудрец мог провозгласить тогда, в 1904 году, эти гордые, обращенные в будущее слова: «Все в Человеке — все для Человека».

И только Ленин мог разглядеть в душном мареве дремучей жизни неизбежное: «Старая Россия умирает. На ее место идет

свободная Россия».

* * *

В том году невдалеке от Нижнего Новгорода, на берегу Волги у котельщика Василёвского затона Павла Григорьевича Чкалова и его жены Арины Ивановны родился сын Валерий.

Об этом событии нижегородские газеты не сообщали. В этот день происходили более важные дела: обращалось внимание домовладельцев на то, что «тротуары вследствие гололедицы сделались почти непроходимыми…»; в городе Томске разрешена постановка пьесы Горького «На дне»; турецкий подданный Мухамед-Садык-Ибрагим-оглы утерял билет на жительство в России (№ 5157) и свой национальный паспорт (№ 6151); разыскивалась «лошадь-мерин, буланой масти, грива на правую сторону, хвост короткий, роста среднего, 8 лет…». И никому, решительно никому на свете было невдомек, что именно в этот день родился тот самый человек, который всю жизнь будет шествовать «вперед! и — выше!..».

* * *

Чкалов — от слова *«чка»,* что значит плавучая все сокрушающая на своем пути в пору весеннего половодья льдина. Чка — волжское словечко, старое, как сама Волга…

Итак, 2 февраля 1904 года на берегу великой русской реки родился Валерий Павлович Чкалов.

Много лет спустя один из самых выдающихся летчиков нашей страны, Герой Советского Союза Михаил Михайлович Громов скажет:

«Чкалов родился для дел героических».

Но это будет потом, спустя целую жизнь, недолгую, яркую и удивительную…

А за два месяца до рождения Чкалова старшая сестра братьев Райт — Кетрин получила телеграмму: «Сегодня мы совершили три полета на аппарате с двигателем. Рады безмерно, к рождеству думаем быть дома».

К этим трем моторным полетам Вильбур и Орвил Райты пришли не вдруг — позади остались годы усиленных занятий, раздумий, опыты с воздушными змеями, планерами, постройка аэродинамической трубы, в которой они продули больше двухсот крыльевых профилей и бесчисленное множество моделей

летательных аппаратов; позади остались изучение наследства Отто Лиллиенталя, переписка с профессором Октавом Шаньютом, множество сомнений. (За два года до первого полета Вильбур Райт предложил Орвилю держать пари: человечество освоит моторный полет не раньше, чем через тысячу лет…)

Получив телеграмму от братьев, Кетрин Райт немедленно позвонила редактору дайтонской газеты и поделилась с ним сенсационной новостью. Против ожидания редактор не всполошился, не ударил в праздничные колокола, а весьма сдержанно ответил:

— Я очень рад, что мальчики будут дома на рождество. А что касается полетов, то меня на этом не проведешь: математически доказано — человек летать не может…

«Мальчикам» Райт было в ту пору тридцать шесть и тридцать два года, «мальчики» успели получить солидное техническое образование, знали толк в велосипедах, участвовали в автомобильных гонках.

Первый полет райтовского самолета продолжался три с половиной секунды. Но уже через два года их машина смогла продержаться в воздухе тридцать восемь минут и покрыть расстояние в сорок километров…

Новорожденный двадцатый век оказался действительно стремительным…

* * *

Маленький Чкалов едва научился реагировать на свет, когда японские миноносцы напали на русскую эскадру в порт-артурской гавани.

В ту пору Джек Лондон, в будущем один из любимейших писателей Чкалова, с великими трудами пересек Тихий океан и, вступив на землю Кореи, напряженно вглядывался в измученные лица русских пленных. «Американский бунтарь» Джек Лондон пытался понять, кто же виноват в этой бессмысленной бойне…

А Лев Толстой, отвечая на вопрос американской газеты, писал: «Я ни за Россию, ни за Японию, а за рабочий народ обеих стран, обманутый правительствами и вынужденный воевать противно своему благосостоянию, своей совести и религии».

Четырьмя днями позже Чехов говорил: «Вчера получил я из Владивостока письмо от одного молодого человека… ехал он во Владивосток весело, а там вдруг почувствовал отчаяние…»

«Уповая на помощь божию и глубоко веря в наше правое дело, я твердо убежден, что войска и флот сделают все, что

подобает доблестному русскому воинству, для поддержания славы России», — всенародно объявил в те же дни пехотный полковник Романов, он же Николай II, самый бездарный самодержец Российской империи…

Мальчик с жадностью сосал материнскую грудь, когда на соревнованиях в Остэнде автомобиль преодолел дистанцию в один километр за двадцать одну секунду, установив абсолютный рекорд скорости на земле — сто шестьдесят шесть километров в час. Кстати сказать, самолетам до этого рубежа было еще весьма далеко — летать и летать!..

* * *

Молодой двадцатый век действительно показывал себя с первых шагов моторным.

* * *

В том же 1904 году профессор Николай Егорович Жуковский основал на подмосковной станции Кучино аэродинамический институт. Тот институт, что с годами стяжает прочную мировую славу, что подарит нашей стране самые быстрые, самые дальние, самые высотные крылья.

* * *

В том же 1904 году в Михайловское артиллерийское училище поступил семнадцатилетний Петр Нестеров, будущий прославленный военный летчик, творец мертвой петли, со временем справедливо переименованной в петлю Нестерова.

* * *

Чкалов еще не вступил в сознательную жизнь, еще ничего не умел, еще ничего не знал; только *был* в этом мире, а Время уже готовило ему необыкновенную судьбу, прокладывало голубой, высокий, стремительный путь в Будущее…

* * *

«Жить можно только будущим». — Александр Блок.

* * *

1904 год был на исходе.

22 декабря Владимир Ильич Ленин писал: «В широких кругах пролетариата, среди городской и деревенской бедноты явно усиливается глухое брожение».

Мальчик рос. Рос крепеньким, подвижным, сильным. Он рано начал ходить и очень рано вступил в большой открытый мир, расстилавшийся за порогом отцовского дома.

Этот мир был синим, зеленым, вольным — под обрывом, на котором стоял чкаловский дом, катила свои неспешные воды Волга, багряное солнце поднималось в неоглядной дали противоположного берега, и тогда река словно просыпалась — светила металлическим блеском, вздрагивала миллионами ослепительных зайчиков и звала, тянула к себе с неудержимой силой.

Волга! Старый писатель, хорошо знавший свой край, вспоминал: «Вольное дыхание великой реки, ощущение безмерности ее простора и всюду подстерегающие волгаря опасности… Все приучает здесь к дерзкому панибратству со стихией, близкой и столь же враждебной, жестокой к промашкам и трусости. С духовной крылатостью Волга дарит умельство, ястребиную остроту глазе, твердость руки…»

Документально подтверждается — Василёво, первая взлетная полоса Чкалова, — «одно из тех селений, жители которого никогда не знали крепостного права».

Свободная земля родит свободных людей.

Маленький Чкалов, как все волжские мальчишки, быстро выучился плавать, нырять, он рано встал на лыжи и безбоязненно скатывался с самых высоких круч на санках.

Он был мал, а Волга огромна. Огромна и беспощадна. Он заплывал на самую стремнину, вскарабкивался на плывущие баржи и прыгал в воду.

— Врешь — не возьмешь!

— Потонет, — предупреждали отца соседи, старые волгари, добрые приятели, — гляди, пропадет парень.

Павел Григорьевич поругивал сына, случалось, грозил выпороть, но так — больше для порядку. Верил — не потонет, не пропадет.

А когда река замирала подо льдом, когда снег выбеливал склоны крутого правого берега Волги, приходило самое лихое

время — время лыж.

Ветер свистел в ушах, коромыслом клубилась белая пыль из-под полозьев, и воздух становился ощутимо плотным.

Скорость!

Есть ли в мире ощущение, прекраснее скорости? Он рано познакомился с этим праздником души и тепа. Он остался верен ему на всю жизнь.

Не обходилось, конечно, без синяков и шишек. Но какой настоящий мужчина не проходит испытания болью? Валерий редко плакал, хотя расшибался довольно часто.

На вольных просторах Волги медленно и прочно складывался его характер, упрямый, настойчивый, азартный.

В одной из мальчишеских потасовок Чкалов сломал ногу. Шесть недель пролежал в гипсе и только через два месяца вышел вновь на улицу. Вышел — и что же? Немедленно скликал приятелей-сверстников и потребовал:

— А ну выходи! Доберемся…

К счастью, нога срослась хорошо, и новый поединок завершился без потерь. Сломанная нога долгие годы не напоминала о себе. Только в перелете надо льдами Арктики, после восемнадцатичасового без передышки пилотирования в свирепую болтанку, рожденную мощными облаками, разболелась так, что Чкалов запросил подмены. Кажется, это был единственный случай в жизни, когда Чкалов не справился с болью…

Как ни просторен был мир мальчишки, как ни свободно дышалось ему на берегах Волги, как ни раскованно жилось, в пять лет человек еще не может узнать всего, не может ощутить подлинных масштабов земли, неба, времени.

А земля жила горько. В тюремных замках, густо раскиданных по всей Российской империи, студенты пели:

Волга, Волга, весной многоводного
Ты не так заливаешь поля,
Как великою скорбью народною
Переполнилась наша земля…

И все-таки небо ширилось, утрачивало недоступность, сдавало свои позиции человеку.

Максимальная скорость полета в 1909 году достигла восьмидесяти семи километров в час; Анри Фарман, в недавнем прошлом художник, только что сменивший кисть на самолетную ручку, продержался в беспосадочном полете четыре часа восемнадцать минут; потолок летательного аппарата поднялся до

двухсот тридцати двух метров.

Авиация занимала умы многих и многих людей.

Уже сказал свое слово Александр Блок:

А здесь, в колеблющемся зное,
В курящейся над лугом мгле,
Ангары, люди, все земное —
Как бы придавлено к земле…

И чуть позже:

Смолкай сердито за спиною,
Однообразный треск винта!
Но гибель не страшна герою,
Пока безумствует мечта…

Мента действительно безумствовала и вела отчаянную битву за право существования, за новые свершения.

25 июля 1909 года Луи Блерио пересек Ла-Манш. Это был не просто успешный тридцатитрехминутный полет, это было нечто куда большее и значительное; люди поняли: крылья вовсе не забава, не новый дорогостоящий вид спорта, не только поприще для соревнования смелых людей, крылья — сила, с которой очень скоро придется считаться народам и государствам.

И еще: свой перелет Блерио осуществил на *одиннадцатом* по счету летательном аппарате собственной конструкции. Десять неудач не сломили воли отважного француза, кстати сказать, ставшего в тот год первым летчиком, награжденным орденом Почетного легиона.

Нижний Новгород знал об успехах Луи Блерио. Газета «Волгарь» сообщала, что известный французский авиатор в первый же день пребывания в Лондоне получил 9 тысяч писем. В том числе 703 с приглашением на обед и 226 с предложением построить самолет.

Бойкий репортер «Волгаря» подсчитал, сколько дней, недель и месяцев господин Блерио мог бы питаться совершенно бесплатно и какое нажил бы состояние, прими он эти заманчивые предложения. Правда, заметка проходила в рубрике «Смесь». И скоро, вероятно, забылась, была вытеснена новой сенсацией: самоубийством слушательницы Коммерческого института М. Огнлух, которая в предсмертном письме, адресованном девушкам России, спрашивала: «Где люди, где их искать, есть ли они? Я умираю, не зная их, я не видела хороших людей, не знаю

их в лицо…»

А люди в России были.

В этом же 1909 году обретает крылья один из них, Михаил Никифорович Ефимов. Он учится у Анри Фармана в Мурмелоне. Вот его рассказ, записанный репортером газеты «Одесские новости»:

> «Это было 25 декабря 1909 года… Я сел в аэроплан, поджидая, что вместе со мной сядет Фарман. Но, к моему изумлению, он отошел в сторону, дал знак, посторонился и крикнул: „Дайте газ!“
>
> Я заволновался, но в тот же момент сдержал себя, сосредоточился. Сделав разгон, я круто поднялся на 10 метров. На первом круге я еще не успел освоиться с аппаратом и старался, главным образом, сохранить равновесие. Но через несколько минут я уже вполне ориентировался и продолжал затем летать с уверенностью. Я пробыл в воздухе сорок пять минут…»

Так начал Ефимов, первый летчик России, которого ученики Мурмелонской школы прозвали мсье Хорошо.

Так начал Ефимов, сразу же по окончании школы поразивший мир каскадом авиационных рекордов.

21 января 1910 года Михаил Никифорович получает звание пилота-авиатора, 15 февраля ему вручают официальный диплом Французского аэроклуба, диплом № 31, 8 марта, возвратившись на родину, он совершает свой первый полет в Одессе…

Не так давно на Одесском ипподроме, откуда поднялся в небо России первый русский пилот, установлен памятный обелиск.

* * *

Следом за Ефимовым полетели Н. Е. Попов, С. И. Уточкин…

* * *

Родина Чкалова обретает крылья.

Но прежде, чем эти крылья развернутся во всю ширь, в Государственной думе произошел такой примечательный диалог.

Депутат Маклаков (левый). В то время как все страны полетели на аэроплане, когда частная предприимчивость приняла в этой области участие, у нас что в этом отношении есть? Еще ни один человек не летает, а уже полицейские правила против

употребления аэропланов изданы, уже есть надзор за этим.

Депутат Марков-второй (правый). Напрасно член Думы Маклаков возмущается, что в России никто еще не летает, а правила об авиации установлены. Что ж тут дурного? Понятно, что, прежде чем пустить людей летать, надо научить летать за ними полицейских…

Вот так время, не успевшее наградить людей крыльями, спешило эти крылья подрезать.

В своем стремлении «держать и не пущать» российские консерваторы были не одиноки.

Выдержка из американских ограничительных правил той же эпохи: «Запрещается сбрасывать с воздушных судов на улицы города какие-либо вещи, жидкие или твердые… Запрещается летать над улицами ниже 10 футов расстояния от самого высокого дома… Запрещается…» Похоже на то, что авторы этих правил считали всех летающих если не недоумками, то, во всяком случае, дикарями…

Однако убить мечту, прочно владевшую умами человечества со времен легендарного юноши Икара, было уже невозможно.

Как из сумрачной гавани,
От родимой земли
В кругосветное плаванье
Отошли корабли…

На авиационной неделе, проводившейся в Реймсе, присутствует капитан Королевского великобританского флота Роберт Скотт, самый популярный герой Англии, полярный исследователь, которому суждено было тремя годами позже проиграть битву за Южный полюс великому норвежцу Руалу Амундсену, явив всему миру бесподобный пример мужества и благородства. Военный человек, капитан Скотт едва ли не первым в мире обращает внимание своего правительства на перспективу боевого применения летательных аппаратов…

Если перелет Луи Блерио через Ла-Манш был намеком на будущее военное значение авиации, то заключение Скотта оказалось пророчеством, которое сбылось, и сбылось чрезвычайно скоро.

С 8 по 15 мая 1910 года в России проводится своя первая неделя авиации. На Коломяжском аэродроме близ столицы собирается сто шестьдесят тысяч человек!

В публичных полетах достигается наибольшая высота — шестьсот метров и наибольшая продолжительность — два часа четыре минуты.

Люди все увереннее и увереннее поднимаются в небо. А полиция, к великому огорчению всех Марковых, отечественных и иноземных, остается на земле.

* * *

В этом же году Петр Николаевич Нестеров присутствует на полетах Сергея Исаевича Уточкина.

* * *

В Париж съезжаются юристы многих стран мира. Они создают специальный комитет для выработки основ международного воздушного права…

* * *

Люди летают. Людей нельзя остановить.

* * *

23 сентября 1910 года Жо Шавез перелетает на аппарате Блерио через Альпы. Перелетает и гибнет при посадке у Домодоссола…

7 октября разбивается капитан Лев Макарович Мациевич. Мациевич — первая жертва русской авиации…

Но даже смерть не в состоянии отнять у людей с таким трудом доставшиеся им крылья.

* * *

В Гатчине открывается первая в России школа летчиков.

* * *

Документ далекой поры, ветхий анонс, сохраненный в музейных фондах. Прислушайтесь к его звучанию.

«Внимание! Новость! В воскресенье 21 августа 1911

года на рижском ипподроме состоятся публичные полеты по воздуху известного русского авиатора СЕРГЕЯ УТОЧКИНА!!! Авиатор совершит воздушный полет на специальном летательном приборе тяжелее воздуха. Аэроплан системы Фарман (французской фирмы!)!

Авиатор Уточкин исполняет на нем следующие номера:

1. Подъем с площадки ипподрома. 2. Полет над почтенной публикой. 3. Полет на высоту. 4. Крутой вираж. 5. Воль планэ. 6. Спуск на землю (атеррисаж).

По окончании полной программы авиатор будет возить по воздуху пассажиров (100 рублей за полет).

Полеты состоятся при любой погоде и под официальным наблюдением особой комиссии Рижского отдела Императорского Всероссийского аэроклуба.

Плата за вход: место в ложе 1 руб. 50 коп, на трибунах — 1 руб., стоячие места — 50 коп. Учащиеся в форме — 25 коп.

Будет играть усиленный военный оркестр 116-го Вяземского пех. полка под управлением капельмейстера капитана Логинова…

К сведению гг. зрителей. Дирекция просит не пугаться шума мотора. В случае аварии уважаемую публику просят оставаться на своих местах.

Антрепренер Ксидопулос».

Антрепренер Ксидопулос, с голосом и замашками базарного зазывалы, протянул свои волосатые лапы к доходному делу.

Разве он один? Разве он худший?

Вчитайтесь в строчки А. И. Куприна, несколько раньше летавшего с И. М. Заикиным. Полет завершился аварией, той самой, при которой «уважаемую публику просят оставаться на своих местах».

«Сидя потом в буфете за чаем, Заикин плакал. Я старался его утешить, как мог… В этот же вечер решалась его судьба. Братья Пташниковы — миллионеры, хотевшие эксплуатировать удивительную дерзость этого безграмотного, но отважного, умного и горячего человека, перевезли исковерканный „фарман“ в гараж и запечатали его казенными печатями, и Заикин не мог войти в этот сарай хотя бы для того, чтобы поглядеть хоть издали на свое детище.

Все это дело прошлое. Заикин опять борется в Симферополе и часто пишет мне совершенно

безграмотные, но необыкновенно нежные письма и подписывается: „Твой серенький Иван“».

Надо ли комментировать эти грустные строки?

* * *

«Нужда с детства измучила меня. Приехал во Францию. Надо мной все издевались, у меня не было ни одного франка. Я терпел, думал — полечу, оценят. Прошу Ксидиаса дать больному отцу сорок рублей — дает двадцать пять. Оборвался. Прошу аванс 200 рублей, дают 200 франков. Без денег умер отец. Без денег Ефимов поставил мировой рекорд. Кто у нас оценит искусство? Здесь милые ученики уплатили за меня 1000 франков — спасибо им. Фарман дал 500 франков. Больно и стыдно мне, первому русскому авиатору. Получил предложение в Аргентину. Собираюсь ехать. Заработаю — все уплачу Ксидиасу… Если контракт не будет уничтожен, не скоро увижу Россию. Прошу вас извинить меня. *Ефимов*».

* * *

А мальчик рос. Рос в этом противоречивом, запутанном, героическом и алчном, стремительном и рутинном, новом и одновременно старом мире. Он узнал огромность горя — умерла мать; от ощутил гнетущее дыхание опасности — дела отца, ударившегося было в предпринимательство, пошли неважно, и тревога надолго поселилась в доме; он впервые испытал трепетное ожидание неизвестного — предстояло идти в школу…

Об этом времени один из биографов Чкалова пишет так:

«Сшили ему из старого материнского платья бархатные штаны, купили букварь и записали в Василёвское начальное училище…

В первый день Валерий явился в школу один, без провожатых, и пришел задолго до начала уроков.

Людмила Ивановна Славина, первая учительница Валерия… начала урок. Она взяла книгу, прочитала маленький рассказик, затем вынула из коробки большие картонные буквы и показала ученикам. Это были первые буквы, которые она велела запомнить…»

* * *

Мы все начинаем с алфавита.

В те же самые дни, когда Чкалов запоминал свои первые буквы, неподалеку от Василёва, в окрестностях Нижнего Новгорода, проходил «воздушную азбуку» Петр Николаевич Нестеров — он построил планер и на свой страх и риск оторвался от земли…

В те же самые дни на театре итало-турецкой войны, начались боевые действия авиации…

* * *

Время решительно уточнило пророчество прославленного фантаста Герберта Уэллса, который писал в начале века:

> «Нетрудно поверить, что еще задолго до 2000 года — возможно, что в 1950-м, — будет изобретен такой аэроплан, который поднимется и благополучно вернется на свое место».

* * *

В газетах той эпохи появились объявления:

> «Международная компания „Авиатор“ приглашает летчиков, имеющих диплом, отправляться на театр боевых действий в Триполи. Контракт на 4 мес. Аванс 500 франков. Плата 6000 франков в месяц со своим аппаратом».

* * *

История сохранила имя первой жертвы воздушной войны, имя доктора медицины Константэна, сраженного турецкой пулей, выпущенной с земли по его низко летевшему самолету…

* * *

Биограф Чкалова продолжает:

> «Потом Людмила Ивановна стала учить арифметике. Это было еще интереснее. Задачки он научился решать скорее всех…
>
> Как и всякому школьнику, Валерию не меньше уроков нравились перемены. Часто ребята играли в коней (надо понимать, в кавалерию. — А. М.), садились друг другу на плечи. „Лошади“ не принимали участия в драке — только носились с седоком по коридорам. Чкалов был самой выносливой „лошадью“. Он скакал без отдыха тридцать минут, всю большую перемену. Седок устанет, а „лошадь“ все бегает — одного сбросит, другого посадит…»

* * *

12 сентября 1912 года Петр Николаевич Нестеров совершил первый полет на самолете, а 28-го — спустя шестнадцать дней! — сдал экзамен на звание пилота-авиатора.

* * *

В том же году Роллан Гарро выиграл приз Французского аэроклуба в круговом европейском перелете и пересек Средиземное море. Пробыв в воздухе почти восемь часов, Гарро продолжил маршрут из Марселя в Тунис — 700 километров, из них 500 — над водой на сухопутной машине! — и следом за Луи Блерио сделался кавалером ордена Почетного легиона…

* * *

1912 год был отмечен рядом больших, рискованных перелетов. Возросла, достигнув ста семидесяти четырех километров в час, максимальная скорость. Отважный Жорж Леганье поднял потолок мира до 6 тысяч 120 метров…

* * *

К 1 июня 1912 года в авиации погибло 155 мужчин и 3 женщины…

* * *

И как всегда, кто-то совершал подвиги, кто-то открывал новые пути, кто-то жертвовал жизнью, а кто-то «теоретизировал».

Вот любопытная выдержка из наукообразной статьи той поры:

> «Пока человечество пользуется ограниченными земными путями, регресс движения масс, наступающий в определенные периоды истории, является необходимым следствием предшествовавшего прогресса; и только переход к безграничным воздушным путям может сделать прогресс непрерывным…»

Оптимисты писали веселее:

> «Некоторый юридический интерес представляет вопрос о подданстве детей, рожденных на воздушном судне в пути, во время нахождения его над территорией чужого государства…»

* * *

Кажется, именно к этому времени относится первое приобщение Чкалова к авиации.

Еще раз обратимся к его биографу:

> «Это было летней ночью, Чкалов со взрослыми и сверстниками рыбачил на Зазоротне. Тихо потрескивал горящий хворост. Ребята сидели тесным кружком вокруг костра. Кто-то рассказывал небылицы о леших и водяных. Валерий варил в котелке пшенную кашу, что-то насвистывал и вдруг от старого бакенщика услышал такое, что заставило сразу насторожиться.
>
> — Ярмарка… Уточкин… Ипподром… Забор… Полет…
>
> Рассказ бакенщика, очевидца полета, произвел на василёвских ребят настолько сильное впечатление, что они позабыли обо всем остальном…»

Полеты совершались в те годы с ипподромов, и антрепренеры, заботясь о сборах, предпочитали площадки, обнесенные заборами, и Уточкин действительно гастролировал по многим городам России…

Дальше биограф пишет:

«…в погожий зимний день он залез на крышу отцовского дома и, зажмурив глаза, прыгнул в сугроб.

— Ничуть не страшно! — говорил он сверстникам, предлагая им полетать… Он уже прикидывал в уме: нельзя ли прыгнуть с обрыва, где стояла церковь, на расстилавшуюся внизу пухлую снежную пелену?»

Другой биограф Валерия Павловича развивает тему:

«Неизвестно, кому из ребят пришло в голову использовать для полета огромный зонт землемера… Валерий в сопровождении двух мальчиков поднялся на колокольню… Зонт был старый, поломанный. Пока помощники старательно подвязывали веревками спицы, Валерий смотрел вниз…

В ограде мальчишки с увлечением подбрасывали вверх кепки и что-то кричали. Как можно обмануть их ожидания! Еще сочтут трусом, будут дразнить. Валерий побледнел при одной только мысли об этом… Неизвестно, чем бы кончилась эта история, если бы на колокольне неожиданно не появился школьный законоучитель…

Позже выяснилось, что законоучитель пришел не случайно — его предупредил один из школьников, правильно рассудивший, что прыгать с такой высоты опасно для жизни».

Возможно, все так и было, хотя в дальнейшей, взрослой, летческой жизни Валерий Павлович никогда не испытывал нежности к парашютному спорту и не совершил ни одного прыжка (ни тренировочного, ни вынужденного) с шелковым куполом…

Очевидно и бесспорно одно — еще в школьные годы Чкалов заинтересовался авиацией, переживавшей в те годы едва ли не самую возвышенную и вместе с тем трагическую свою пору.

* * *

9 сентября 1913 года поручик Петр Николаевич Нестеров выполнил мертвую петлю.

«…в шесть часов десять минут вечера поручик Нестеров, поднявшись на высоту 1000 метров, остановил мотор, начал планировать почти вертикально вниз. На

высоте 600–800 метров от поверхности земли летчик включил мотор, выровнял рулем глубины аэроплан, поставил его носом кверху, повернул на спину и, опять переведя в вертикальное положение носом вниз и замкнув таким образом кривую в вертикальной плоскости, выключил мотор и нормальным планирующим спуском аттерировал на стартовой площадке того же Сырецкого военного аэродрома. Весь поворот в вертикальной плоскости проведен без перегибов плавной кривой в течение 6–8 секунд.

Командир 3-й авиационной роты подполковник Бересков.

Спортивный комиссар ИВАК (Императорского Всероссийского аэроклуба. — А. М.) при Киевском обществе воздухоплавания военный летчик поручик Есипов».

Поручику Нестерову было двадцать шесть лет. Он пришел к своей петле не сразу. Позади остались: отклоненный Главным инженерным управлением проект самолета оригинальной конструкции, проект горизонтального руля глубины и направления для летательных аппаратов, полеты на планере собственной конструкции (1911 год), офицерская воздухоплавательная школа, отклонение второго проекта аэроплана, групповой перелет по маршруту Киев — Остер — Козелец — Нежин — Киев… Позади остались сомнения, поиски, насмешки, сконцентрировавшиеся в эпиграмме:

Ненавидящий банальность,
Полупризнанный герой,
Бьет он на оригинальность
Своею мертвою петлей!

Позади были опыты, расчеты, поддержка профессора Н. Е. Жуковского, названного Лениным отцом русской авиации.

А впереди?

Впереди было сообщение «Вечернего времени», не преминувшего больно лягнуть Нестерова. Газета всенародно объявила, что Нестеров «повторил опыт Пегу». (К чести французского авиатора надо отметить: он, Адольф Пегу, публично признал первенство за Нестеровым и под аплодисменты большого зала Политехнического музея в Москве, где состоялась

их встреча, горячо поздравил Петра Николаевича с его выдающимся достижением).

Впереди было неудовольствие авиационного начальства, которое считало: «Петля связана с большим неоправданным риском, пользы не принесет и практического смысла не имеет».

В утреннем выпуске «Биржевых ведомостей» от 30 августа 1913 года (ст. ст.) не без злорадства сообщалось: «За полет вниз головой поручику Нестерову грозит 30 дней ареста».

Впереди у Петра Николаевича Нестерова оставался ровно год жизни, запоздавшая посмертная слава, прокатившаяся по всему миру.

Еще раз обратимся к документу:

> «1. Штабс-капитан Нестеров уже давно выражал мнение, что является возможным сбить неприятельский воздушный аппарат ударом сверху колесами собственной машины… причем допускал возможность благополучного исхода для таранящего летчика.
>
> 2. Штабс-капитан Нестеров неоднократно выражал мысль, что неприятельская воздушная машина летать над 11-м авиационным отрядом беспрепятственно не будет…
>
> 5. 26 августа штабс-капитан Нестеров для преследования неприятельского аппарата поднимался два раза…
>
> Вскоре вновь появился тот же аппарат; штабс-капитан Нестеров поехал на аэродром на автомобиле, спешно сел на свой двухместный аппарат системы „моран-сольнье“… Он настолько спешил, что даже к нему не привязался. На слова: „Что ж ты будешь делать, возьми хоть браунинг!“ — штабс-капитан Нестеров ответил: „Ничего, я как-нибудь обойдусь“.
>
> 6. Штабс-капитан Нестеров быстро выиграл высоту и нагнал неприятельский аппарат в 3,5 верстах северо-западнее деревни Липино в 12 часов 5 минут дня. Здесь, будучи значительно выше неприятельской машины, он спланировал на нее…
>
> Из всего вышеизложенного надлежит сделать заключение, что штабс-капитан Нестеров, сознательно презрев личную опасность, преднамеренно поднялся, настиг и ударил неприятельский аэроплан собственной машиной…»

Эти строки заимствованы из акта расследования обстоятельств героической гибели Петра Николаевича Нестерова.

* * *

Из речи секретаря Общества воздухоплавания И. А. Родзевича, произнесенной на похоронах П. Н. Нестерова:

> «Великий товарищ! Величественно и ярко вплелось твое громкое имя в историю русского воздухоплавания… Мы знаем, что в случае надобности пример Нестерова найдет подражателей. Прощай, великий учитель и дорогой товарищ. Имя твое будет служить вечной и яркой путеводной звездой дальнейшего развития русского воздухоплавания».

А «великому учителю» было двадцать семь с половиной лет…

Всего за несколько недель до этого первого в истории авиации трагического воздушного поединка газета «Телеграф» писала:

> «Бой самолетов между собой — глупая и бесполезная игра, которая может встретиться лишь чисто случайным образом».

Как всегда, кто-то творил историю, а кто-то пылил словами.

19 марта 1915 года ротмистр Казаков на самолете «моран-Ж» повторил таран Нестерова и благополучно приземлился в расположении своих войск…

Едва ли десятилетний Чкалов мог знать обо всем этом. Еще не пришло его время. Важно, однако, другое: став летчиком и тренируясь в стрельбе по шарам-пилотам, Чкалов однажды догнал и таранил уходившую от него цель. И когда недовольный действиями молодого летчика командир эскадрильи спросил Валерия Павловича, зачем он это сделал, Чкалов не задумываясь ответил:

— Так же я поступлю и в настоящем бою, если у меня не хватит патронов…

Примечательно: это случилось в авиачасти, выросшей из нестеровского 11-го авиаотряда и носившей имя П. Н. Нестерова, это случилось на том самом аэродроме, с которого спустя пятнадцать лет не раз взлетал трижды Герой Советского Союза А. И. Покрышкин…

Нестеров — Чкалов — Покрышкин…

Случайность? Игра слепых неуправляемых сил природы? Фатальное совпадение?

Аэродром, точка на земле, конечно, случайность, а вот три

имени, поставленные в один ряд историей авиации, вполне закономерная преемственность!

* * *

Но пока Чкалов учился.

В Европе шла первая мировая война.

И стремительно росли крылья, в первую очередь крылья военные.

Продолжительность полета достигла четырех часов, скорость, не рекордная, а повседневная, — девяноста километров в час, полезная нагрузка летательных аппаратов — двухсот килограммов, время подъема на высоту в тысячу метров — десяти-пятнадцати минут.

Самолеты получили вооружение: сперва стрелы, гранаты, бомбы, наконец, турельные и синхронные пулеметы, стреляющие через плоскость, ометаемую воздушным винтом.

В первые полтора года войны родились особые самолеты — истребители — машины воздушного боя. На этих самолетах лучшие пилоты мира добиваются фантастических успехов: за капитаном Альбертом Боллом числятся 43 победы в воздушных боях, майор Барачча сбивает 34 самолета противника, капитан Мэннок — 73, 80 побед одерживает Манфред фон Рихтгофен.

Выдающийся русский летчик, последователь Нестерова, Евграф Николаевич Крутень, одержавший в небе первой мировой войны пятнадцать личных побед, говорил: «Истребитель — это не летчик, летающий на истребительной машине, а летчик, истребляющий немецкие самолеты в воздушном бою».

Под этими словами с полным удовольствием расписался бы и Чкалов, всей своей жизнью доказывавший — наше дело побеждать! Правда, в те годы биография летчика Чкалова только еще начиналась, ее творили чкаловские предшественники…

Но 1914 год ознаменован не только боевыми действиями самого молодого рода войск. Этот год можно еще по справедливости назвать пилотажным годом, годом торжества идей Нестерова, который неутомимо доказывал: «В воздухе везде опора».

Спортивный журнал, выходивший в 1914 году, писал: «В настоящее время на земном шаре насчитывается 55 летчиков, умеющих описывать мертвые петли, больше всего их имеется среди французов, а именно — 30, на втором месте англичане. Из русских описывают мертвые петли: поручик Нестеров, Ефимов и Габер-Влынский…»

Небезынтересно ознакомиться с описанием петли, опубликованным в том же журнале:

> «…Габер-Влынский занимает место в аэроплане. Он в отличие от французских авиаторов, прикрепляющих себя к сиденью стальными лентами, идущими через плечи, прикрепляет себя только поясным ремнем.
>
> Наконец аэроплан катится по земле, отрывается и, быстро взлетая вверх, начинает смело забирать за собою сотню метров за сотнею.
>
> Аэроплан вдруг опрокидывается на крыло, затем вскоре совсем переворачивается и застывает на одно мгновение в таком положении. Какое-то жуткое щемящее чувство охватывает всех.
>
> Неужели это катастрофа, неужели это гибель смелого летчика?
>
> Аппарат начинает плашмя падать вниз, затем передняя часть его начинает опускаться быстрее задней, и вскоре аэроплан идет круто вниз пикирующим спуском.
>
> „Слава богу, все благополучно“, — вырывается у многих.
>
> Пикирующий спуск переходит в планирующий спуск, и авиатор уже продолжает свой путь для дальнейшего столь отважного полета.
>
> Снова подъем вверх… затем он быстро опрокидывается и продолжает лететь дальше. Летчик все это время висит вниз головой.
>
> Затем снова аэроплан устремляется вниз, описывает в вертикальной плоскости дугу и мчится на свое прежнее место.
>
> Круг замкнут и мертвая петля описана».

Простим косноязычие спортивному обозревателю популярного журнала, простим — за энтузиазм и еще за то, что этот отчет очевидца позволяет нам не столько понять, как выполнялась петля, сколько ощутить атмосферу, в которой протекали полеты 1914 года…

* * *

> «Воздушные акробаты, эти мученики за счастливое будущее человечества, сделали свое дело, теперь очередь за простыми рядовыми воинами воздушной армии»

(журнал «К спорту», 1914, № 20).

Над полями — лесами — болотами,
Над извивами северных рек
Ты проносишься плавными взлетами,
Небожитель — герой — человек.
И, смотря на тебя недоверчиво,
Я качаю слегка головой:
Выше, выше спирали очерчивай,
Но припомни — подумай — постой.
Что тебе до надоблачной ясности?
На земной материнской груди
Отдохни от высот, от опасностей, —
Упади — упади — упади!
Ах, сорвись, и большими зигзагами
Упади, раздробивши хребет, —
Где трибуны расцвечены флагами,
Где народ, и оркестр, и буфет…

Легко ли было под такой аккомпанемент осваивать небо? И все-таки осваивали. Осваивали потому, что, выражаясь очень сдержанными и очень точными словами Юрия Алексеевича Гагарина, «человек должен идти дальше и знать больше».

21 августа 1914 года Я. И. Нагурский совершил первый полет над Арктикой. Он летал в районе Новой Земли. Находился в воздухе четыре часа двадцать минут, поднялся на высоту восемьсот-тысячу метров и покрыл четыреста двадцать километров…

Позже в служебном рапорте Я. И. Нагурский писал:

> «Летать в арктических странах хотя и тяжело, но вполне возможно, и авиация в будущем может оказать гидрографии большую услугу при рекогносцировке льдов, в открытии новых земель, нахождением и нанесением на карту подводных преград, препятствующих судоходству».

Спустя двадцать с небольшим лет, готовясь к своему беспосадочному полету надо льдами Арктики, Чкалов будет черпать уверенность в этих словах Нагурского…

* * *

Двенадцатилетний Чкалов закончил Василёвскую школу.

Его учительница В. П. Воскресенская в своих воспоминаниях пишет:

> «В то время в школе не существовало ни старост, ни ученических организаций, но Чкалов умел управлять классом и по праву считался его признанным вожаком».

И еще:

> «Учеником он считался средним, но по математике заметно выделялся способностями и сообразительностью».

А дальше В. П. Воскресенская рассказывает, как ее ученик спас тонувшего в Волге приезжего паренька Юльку:

> «Так получилось, что из всей компании один Валерий поспешил на помощь товарищу…»

Разрозненные штрихи не складываются в портрет мальчишки, не дают законченного облика вихрастого паренька; штрихи, как намеки, позволяют лишь предполагать: он был волевым, смелым, уверенным в себе мальчишкой. Обыкновенным мальчишкой с задатками необыкновенного человека. Видно, добрые зерна заложила в него жизнь, нужно было только время, чтобы зерна эти проросли и дали высокие всходы…

Отец Валерия Павловича мечтал увидеть своих сыновей если не инженерами, то, в крайнем случае, техниками. Чкалову предстояло ехать в Череповецкое ремесленное училище.

Осенью 1916 года вторая жена Павла Григорьевича, с пяти лет заменявшая Валерию мать, Наталья Георгиевна, проводила мальчика в Череповец.

В училище был конкурс. Чкалов выдержал свое первое серьезное испытание в жизни, и прошел по конкурсу третьим.

Биограф Валерия Павловича повествует:

> «Учиться в ремесленном училище показалось мальчику еще интереснее, чем в школе. Только тоскливо было без родных, без привычного домашнего уклада.
>
> Одноклассники полюбили Чкалова. Особенно после того, как однажды он выручил товарища, взяв его вину на себя. Во время прогулки по городу кто-то выкрикнул обидное прозвище сопровождавшего ребят преподавателя. Подозрение пало на Валерия. Если бы он

запротестовал, то сразу обнаружили бы действительного виновника, шагавшего рядом с ним. Валерий упрямо сжал губы и молча понес наказание».

Трудно спустя шестьдесят лет собирать по крупицам подробности чкаловской биографии, трудно по отдельным черточкам, сохранившимся в памяти его сверстников, восстанавливать портрет… Но что сделаешь, кто мог знать тогда, как сложится судьба двенадцатилетнего паренька, кому могло прийти в голову, что потомки захотят знать каждое его слово, каждый жест, каждое мимолетное увлечение…

Слава плохо прогнозируется…

* * *

Наступил 1917 год.

«В Череповецком ремесленном училище то и дело прерывались занятия: не было дров отапливать помещение, не хватало преподавателей. В конце концов училище временно закрылось. Валерий уехал домой в Василёво».

Образование пришлось отложить до лучших времен. Чкалов работает молотобойцем, потом становится кочегаром, плавает на землечерпалке «Волжская двадцать первая», переходит на пассажирский пароход «Баян»… Работа у него трудная, жизнь полуголодная, выручает унаследованное от отца редкостное здоровье, удивительная для его лет сила…

* * *

На третий день после победы революции по указанию В. И. Ленина в Петрограде создается Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания при Военно-революционном комитете. 28 октября состоялось первое заседание этого бюро, в постановлении которого, в частности, записывается:

«Приступить к формированию красногвардейских частей из надежных и преданных делу революции товарищей, которые без отказа могли бы отправиться на фронты».

* * *

Приказом народного комиссара по военно-морским делам за № 84 от 25 января 1918 предписывается: «Все авиационные части и школы сохранить полностью для трудового народа».

В июле 1918 года в докладе «Высший пилотаж обязателен для всех летчиков» Юрий Александрович Братолюбов, герой гражданской войны, один из первых кавалеров ордена боевого Красного Знамени, скажет: «Россия получит высший класс летчиков» из тех, «кто любит дело авиации, для кого летать — жить, для кого воздух — родная стихия».

А несколько позже жизнь сведет Чкалова с Владимиром Фролищевым. Фролищев был не очевидцем первых успехов отечественной авиации, а их непосредственным, хотя и весьма скромным, участником. Он работал механиком в 4-м авиационном Канавинском парке. Фролищев привел — буквально привел — пятнадцатилетнего Чкалова к самолету.

Осенью 1919 года по ходатайству Фролищева Чкалов был зачислен добровольцем в Красную Армию и назначен слесарем по ремонту самолетов.

Наконец-то он вступил в мир «фарманов», «ньюпоров», «моранов», «вуазенов» и «сопвичей»…

Практическое знакомство с крыльями началось для Чкалова не вполне удачно. Оступившись, он продавил только что отремонтированное крыло (оно лежало на земле) хрупкого «сопвича». Крыло собирались в тот же день отправить на фронт… И Чкалову пришлось предстать пред грозны очи разгневанного командира… Пришлось оправдываться… Пришлось просить прощения. Пришлось… отсидеть на гауптвахте. Это была его первая, но, увы, отнюдь не последняя отсидка…

* * *

Работая в мастерских, Чкалов впервые поднялся в воздух. Разумеется, пассажиром. Летать ему понравилось. И пробковый шлем (между прочим, точно такой, в каком летал П. Н. Нестеров), подаренный кем-то из летчиков, Валерий Павлович берег всю жизнь. Это тем более примечательно, что к вещам Чкалов был равнодушен, а талисманов и вовсе не признавал ни смолоду, ни тем более в зрелые годы. Видимо, дорожил этим шлемом как памятью…

Работа в авиационных ремонтных мастерских по тому времени была более чем важным делом для республики. Россия

не располагала тогда настоящей авиационной промышленностью, и все, что получал фронт, исходило из авиаремонтных мастерских.

В 1919 году на вооружении Красной Армии состояло примерно 300 боеспособных самолетов. С мая по октябрь 1918 года питерские рабочие собрали и отремонтировали 110 гидросамолетов, 155 сухопутных машин, 15 кораблей «Илья Муромец». А всего за годы гражданской войны были подготовлены для фронта 1574 самолета и 1740 двигателей. Многие машины проходили ремонт по нескольку раз.

* * *

К началу 1919 года Красный Воздушный Флот имел 47 разведывательных, 12 истребительных, 7 специальных и 25 воздухоплавательных отрядов…

* * *

В 1919 году самолеты были широко использованы в наступлении против белых и интервентов. В специальном наставлении было сказано: «Во время боев сколько ни дай авиации, все будет мало. Ввиду недостатка авиации выход один — второстепенные направления нужно оголять либо оставлять на них ничтожные средства, к месту же боев перебрасывать авиасредства с других участков».

* * *

Было трудно, было очень трудно. С какой самоотверженностью сражались первые красные военлеты, можно судить хотя бы по такой заметке, напечатанной во врангелевской газете:

> «До чего доходит наглость красных летчиков! На таких плохих машинах и в такой глубокий тыл! Если бы эти летчики да на наших машинах, мы бы победили Красную Армию».

В августе 1919 года в Одесской бухте белые подло расстреляли М. Н. Ефимова, первого русского летчика, бестрепетно ставшего на сторону революции…

* * *

А на другом конце земли, не охваченном пожаром войны, шла своя жизнь. Об одном из событий того времени невозможно не рассказать.

14 июня 1919 года на летное поле в Ньюфаундленде вырулил двухмоторный биплан «вими». Максимальная грузоподъемность этой машины достигала 6600 килограммов, максимальная скорость — ста тридцати километров в час.

Место пилота занимал двадцатисемилетний Джон Алкок. Права пилота он получил в двадцать лет, когда Королевский аэроклуб Великобритании выдал ему удостоверение за № 368. В годы первой мировой войны Алкок был военным летчиком британских ВВС.

Место штурмана принадлежало тридцатитрехлетнему Артуру Уиттену Брауну, инженеру-навигатору.

Экипаж «вими» намеревался пересечь Атлантику в беспосадочном полете и выиграть приз, учрежденный еще в 1913 году английской газетой «Дейли мейл», — 10 тысяч фунтов стерлингов.

Алкок и Браун знали: два экипажа, пытавшиеся перелететь Атлантику до них, потерпели неудачу.

Алкок и Браун знали: 3800 литров бензина, заправленных в баки «вими», хватить на полет не может…

И все-таки решились!

Навигационный расчет полета показывал — если учесть попутный ветер, господствовавший в этой части Атлантики в летнее время, долететь можно.

Несколько фраз из подробного описания этого полета:

> «…спустя четыре часа (после старта. — А. М.) на горизонте распростерлась пелена тумана, в которую самолет „вими“ вошел, словно в прачечную».
>
> «Машина летела в тумане наугад. Много хлопот доставлял летчикам холод…»
>
> «…спустилась ночь. Снова самолет окружили облака… Уже восемь часов длился полет».
>
> «…по кабине застучал лед… Моторы стали работать с перебоями. Алкок заметил, что биплан покачивается. Он обернулся назад. Кровь застыла в его жилах. Браун уже перелез через борт кабины. Шатаясь, он встал на

нижнем крыле, потом стал медленно сантиметр за сантиметром… пробираться к мотору…»

«Браун добрался до мотора. Ножом он стал скоблить лед с карбюратора… Потом на высоте 1000 метров над Атлантикой он осторожно пополз назад…»

«Пять раз проделал Артур Уиттен Браун этот опаснейший путь по крылу».

«Наступило утро…»

«Наконец Браун увидел землю… Над лугом возле радиостанции Клифленд они пошли на снижение. При посадке „вими“ врезался в забор, но летчики остались невредимы».

Так в 1919 году(!) был пересечен Атлантический океан.

Приз «Дейли мейл» Алкок и Браун получили. Но настоящая, заслуженная слава обошла их стороной. Шумные овации и лавры покорителя Атлантики достались другому экипажу, достались спустя восемь лет…

Почему? Наверное, потому, что полет этот, не знающий себе равных по дерзости, оказался преждевременным…

Потом, много лет спустя, блистательный организатор французской транспортной авиации Дидье Дора напишет:

«В авиации существует своя нравственность, она-то и делает это ремесло одним из самых чистых и вдохновенных. Летчики — это люди, которые прошли особый отбор, их создает воздух и самолет…»

Эти слова в равной степени относятся и к Алкоку, и к Брауну, и к нашему Чкалову, который в том же 1919 году только еще начинал свой путь в авиации.

* * *

Из приказа № 263 от 18 августа 1921 года по теоретической школе авиации Рабоче-Крестьянского Воздушного Флота РСФСР:

«Прибывшего для прохождения теоретического курса красноармейца В. Чкалова зачислить в списки переменного состава учлетов школы на жалованье и все виды довольствия с 15 сего августа».

Учлету В. Чкалову было семнадцать с половиной лет.

«С 15 сего августа» началось исчисление его летческого стажа.

* * *

Учлеты Егорьевской теоретической школы жили в бывшем женском монастыре. В одной из келий размещались: Чкалов, Кузнецов, Махалков, Макарский.

Об этом времени вспоминает Г. Макарский, вспоминает с теплотой и улыбкой. В частности, он рассказывает такую историю. Кто-то из будущих летчиков придумал соревнование: после команды «приготовиться к отбою» ребята раздевались и укладывались в постели. Утром до команды «становись» оставались считанные минуты. Каждый вел отсчет времени в уме, каждый демонстрировал соседу «железную выдержку» и старался как можно дольше продержаться под одеялом. Задача заключалась в том, чтобы возможно позже вскочить, одеться и не опоздать в строй. Как-то все уже спрыгнули с коек и начали одеваться, а Чкалов все еще лежал. И тут раздалась команда: «Становись!»

Через каких-нибудь три-четыре секунды все были в строю. Чкалов тоже. Успел.

А дальше произошло вот что: старшина, от бдительного ока которого не скрывалось решительно ничего, приказал учлету Чкалову выйти из строя. Чкалов вышел и, как положено по строевому уставу, лихо повернулся через левое плечо кругом. Взметнулись полы шинели, и весь строй покатился со смеху — Чкалов оказался в фуражке, сапогах, шинели и… нижнем белье…

Это было поражение, это был весьма ощутимый щелчок по самолюбию строптивого юноши, всегда и во всем стремившегося быть первым…

Впрочем, иных, более серьезных поражений за годы обучения в Егорьевской теоретической школе Валерий Павлович не знал. Учился хорошо и экзамены по всем тридцати дисциплинам сдал вполне успешно.

В аттестации, полученной Чкаловым в Егорьевской школе, записано: «Всегда бодрый, жизнерадостный, Чкалов был в школе одним из первых. Он скорей других усваивал теорию, устройство самолетов и моторов, часто помогал отстающим курсантам. Если ему не давалась какая-нибудь задача, не вставал с места, пока не решит. Каждое начатое дело обязательно доводил до конца».

В Егорьевске он много занимался спортом, охотно играл в

драматическом кружке, где больше всего ему удавались комические роли. Словом, пока еще он был как все, может быть, чуточку самолюбивей, немного способней, заметно настойчивей многих…

* * *

После Егорьевской теоретической была Борисоглебская школа летчиков. Школа молодая, только что созданная на месте кавалерийского училища, вполне практическая.

Командир отряда Борисоглебской школы Н. Ф. Попов пишет:

> «Глаз педагога сразу отметил в небольшой группе учеников молодого крепыша с широкими плечами. Нос орлиный, брови всегда насуплены, волосы светлые, глаза внимательны и сосредоточенны. Речь медленная, спокойная, вдумчивая.
>
> От остальных учлетов он отличался еще и сильным характером. Мне приходилось не раз бывать с ним в воздухе. Сидишь иной раз в учебном самолете на инструкторском месте и чувствуешь, как этот малец, не налетавший еще и десятка часов, заставляет машину подчиняться своей воле».

Нет никаких оснований относиться с недоверием к этим словам старого, заслуженного летчика, но Н. Ф. Попов писал свои воспоминания, когда Чкалов был уже Чкаловым, прославленным, признанным героем. Может быть, блеск его славы, обаяние личности непроизвольно повлияли на оценку бывшего инструктора Борисоглебской школы летчиков? Такое случается, и довольно часто… Поэтому стоит заглянуть в документы более раннего времени.

Из характеристики 1922 года:

> «Обращает внимание высокой успеваемостью… уверенностью движений, спокойствием во время полетов… Быстро соображает и действует с энергией и решительностью, раскрывает причины своих ошибок и удачно их исправляет. Хорошо чувствует самолет и скорость полета. Полагаю, что ему более всего подходит быть военным летчиком».

* * *

После Борисоглебской школы летчиков, которую Чкалов закончил в первом выпуске, была еще Школа высшего пилотажа и Высшая школа стрельбы и бомбометания. Здесь он учился и у Михаила Михайловича Громова. Громов написал о Чкалове немного, но исключительно определенно. Не склонный к хвалебным отзывам человек, Громов употребил в характеристике Валерия Павловича совершенно несвойственные ему слова:

> «Чкалов был талантлив, именно талантлив в летном деле. Он был создан для того, чтобы летать».

Другой инструктор Чкалова, А. И. Жуков, так оценил своего воспитанника:

> «Закончил обучение с аттестацией „очень хорошо“. Как летчик и человек очень спокойный. Медленно схватывает, но хорошо усваивает. Нарушений не наблюдалось».

* * *

В девятнадцать лет Чкалов стал летчиком-истребителем.

* * *

Итальянский генерал Джулио Дуэ, самый ярый поборник авиационного блицкрига, еще в те годы, когда Чкалов только-только осваивал самолет-истребитель, писал:

> «Самолеты-истребители должны быть исключительными самолетами — всегда на грани технических возможностей данного момента — и требуют исключительных летчиков».

Мы никогда не принимали доктрины генерала Дуэ, но не согласиться со справедливостью этих слов невозможно.

Истребительная авиация всех военно-воздушных сил мира всегда предъявляла к своим пилотам самые высокие, действительно, исключительные требования.

* * *

1923 год. Из воспоминаний писательницы Софьи Виноградской:

> «До войны было еще далеко — почти двадцать лет. Но уже отчетливо и ясно все поняли: враг придет к нам по воздуху. Следующая война начнется в воздухе. И все заговорили: „Защитим наши воздушные границы“, „Завоюем наш, советский воздух!“»

Именно так: «Советский воздух». И тотчас наша страна стала окрыляться. Именно так: окрыляться!

По всему Советскому Союзу начался сбор средств на строительство Воздушного Флота. Развернулось невиданное соревнование — отдельные люди вызывали на соревнования знакомых, товарищей по работе; целые коллективы спорили за право быть признанными самыми активными создателями воздушной мощи страны.

Софья Виноградская вспоминает:

> «Вызовы были самой веселой боевой кампанией, какую когда-либо проводила газета („Правда“, — А. М.). Вносивший деньги вызывал через газету знакомых, друзей — сразу многих…
>
> Вызвали Художественный театр, гастролировавший в Америке, вызвали „вновь москвичей Есенина и Дункан“, вернувшихся из Америки. Вызвали Анатоля Франса и Анри Барбюса… Все изощрялись… „на пользу красной авиации“.
>
> В конце лета рабочие завода „Динамо“ вызвали Ленина и Крупскую. Напечатали в „Правде“…
>
> В начале сентября фельдъегерь привез в редакцию пакет. Я вскрыла. В нем оказались шесть новых длинных бело-синих советских червонцев. И записка: „По вызову рабочих завода „Динамо“ Ленин и Крупская вносят шесть червонцев на самолет“».

* * *

Дело развития советской авиации приняло общенародный размах. И вот первые плоды всеобщих усилий.

В 1923 году летчик Б. К. Веллинг на самолете «Юнкерс Ю-13»

прокладывает маршрут Москва — Тифлис — Ташкент — Москва. Пройдено 11 тысяч километров, достижение по тем временам значительное.

В 1924 году летчики П. Х. Межерауп, М. М. Гаранин, Ю. И. Арватов, В. В. Гоппе, Я. Я. Якобсон, А, И. Залевский на самолетах отечественного производства «Р-1» летят в Кабул, пересекая по пути вершины Гиндукуша.

В 1925 году совершается групповой перелет по маршруту Москва — Пекин. В этом грандиозном предприятии участвует шесть машин: «Р-1», «АК-1» советского производства и немецкий «Ю-13». Машины пилотируют М. М. Громов, М. А. Волковойнов, А. И. Екатов, Н. И. Найденов, А. И. Томашевский, И. К. Поляков.

В 1926 году Я. Н. Моисеев покрывает на «Р-1» расстояние в 6 тысяч километров — Москва — Тегеран — Москва. В том же году М. М. Громов с бортмехаником Е. В. Родзевичем на самолете «Р-3» «Пролетарий» проносится над Кенигсбергом, Берлином, Парижем, Римом, Веной, Варшавой и возвращается в Москву, преодолев 7 тысяч километров за 34 летных часа. Скорость полета составляет в среднем 200 километров в час. Все европейские газеты отмечают этот перелет как величайшее достижение нашей страны.

Годом позже С. А. Шестаков с бортмехаником Д. Ф. Фуфаевым на самолете «Р-3» «Наш ответ» прокладывает трассу Москва — Токио — Москва. 22 тысячи километров они пролетают за 153 летных часа…

Перелеты, перелеты, перелеты…

Советские крылья поднимаются над миром. Этот факт констатируют не только друзья СССР. Газета «Нью-Йорк таймс» вынуждена напечатать:

> «Россия должна быть признана авиационной нацией».

И как всегда, великое соседствует с будничным. На III съезде Советов М. В. Фрунзе докладывает делегатам: «Еще до 1925 года мы в общей сложности закупили за границей за три года свыше 700 самолетов. В этом году мы не покупаем ни одного самолета…» А в маленькой газетной заметке сообщается, что по авиалинии Деролюфта (эта линия обслуживалась советскими и немецкими пилотами) из Москвы в Берлин впервые в истории авиации была доставлена медведица Татьяна.

* * *

Накапливается материал для еще не написанного авиамарша, того самого марша, который вскоре станет официальным гимном Воздушного Флота СССР, того марша, который с увлечением запоет вся страна:

> Мы рождены, чтоб сказку сделать былью,
> Преодолеть пространство и простор…

В 1924 году военный летчик Чкалов прибывает в Особую Краснознаменную эскадрилью ВВС, базирующуюся близ Ленинграда. Чкалов еще очень молод — ему только двадцать. Но кое-что он уже успел. Например, в бытность свою слушателем Высшей школы стрельбы и бомбометания так опробовал истребитель «фоккер Д-11», что сам шеф-пилот зарубежной фирмы, перегнавший машину в Серпухов, был заметно смущен. Дело в том, что после чкаловского пилотажа в «фоккере» было обнаружено порядочно трещин, и фирме пришлось направить на аэродром специальную бригаду сварщиков для срочного усиления конструкции…

* * *

Командир особой эскадрильи И. П. Антошин вспоминает: «Сначала я дал ему (Чкалову. — А. М.) „ньюпор 24-бис“. Этот французский самолет был сильно потрепан. В сущности, французским остался лишь номер, а все остальное — крылья, фюзеляж, стойки, приборы — имело самое разнообразное происхождение. Поэтому я запретил производить на этой машине фигуры высшего пилотажа, она служила для тренировки полетов по кругу».

В одном из первых же полетов двадцатилетний Чкалов выдал такой пилотаж на «ньюпоре», что у наблюдавших за его полетом, товарищей сердце екнуло — не развалил бы машину.

Наиболее памятный итог этого полета — пять суток гауптвахты…

> «Вскоре после этого, — пишет Антошин, — Валерий пришел ко мне в выходной день на квартиру… просил разрешить ему летать на самолете „вуазен“ (старая французская машина выпуска 1915 года)… Перед уходом заметил, что… не мешало бы произвести на „фоккере“ пробный полет вверх колесами…»

Опуская многие подробности, не повторяя известные детали, характеризующие молодого Чкалова летчиком безусловно смелым, напористым, следует подчеркнуть особо — он был жаден на полеты: «ньюпора» ему мало, давай «вуазен», а еще лучше пилотажный «фоккер». И это буквально с первых же самостоятельных шагов в небе. Эту неуемную жадность к полетам, это вечное стремление летать, он сохранил до последнего дня своей жизни…

В ленинградской истребительной эскадрилье Чкалов летал охотно, много, заметно. Не все ему удавалось сразу, были, конечно, и срывы, вполне естественные для каждого, даже самого талантливого начинающего летчика, но он не отступался, упорствовал и довольно скоро занял одно из ведущих мест в части, сформированной опытными, успевшими повидать всякие виды истребителями.

Еще раз предоставим слово Антошину: «…Валерий пришел ко мне и сказал:

— Батя, я хочу, чтобы вы проверили меня в воздушном бою, хочу с вами подраться в воздухе!

Это было, мягко говоря, неожиданно, ибо до сих пор мне, командиру, никто из летного состава не предлагал таких вещей. Я согласился.

Утром на аэродроме, когда наши самолеты были подготовлены, я взлетел, набрал высоту 2500 метров и стал ожидать „противника“ на условленном месте. Видимость была скверная: утренняя дымка еще не успела разойтись, солнце красным шаром выплывало из-за горизонта. Через некоторое время я заметил Валерия… Он решил напасть на меня сверху, со стороны солнца. Кружась, я внимательно наблюдал за ним. Он действительно ринулся на меня оттуда, переведя самолет в крутое пике. Я немедленно перешел в крутой вираж. Он повторил мой маневр. Я сделал неожиданный рывок и вскоре очутился у него в хвосте…»

Итак, свой первый воздушный бой с командиром эскадрильи, пилотом, дравшимся в небе первой мировой войны, имевшим победы над немецкими летчиками, двадцатилетний Чкалов проиграл. Но оцените дерзость молодого пилота — рискнул вызвать на бой командира. Согласитесь, для такого шага надо было обладать достаточно независимым характером.

И Антошин, оценивая результат того учебного боя, говорит: «…машиной он владел исключительно хорошо, особенно для молодого летчика, по существу, еще „птенца“».

Птенца? Впрочем, удивляться не приходится — все орлы бывают сначала птенцами. Увы, не все птенцы вырастают в орлов.

Вскоре Чкалов вел воздушный бой с летчиком Павлушовым. В этом поединке оба они едва не погибли. Оба так нарушали дистанцию сближения, что столкновение казалось неизбежным.

Павлушов сказал потом:

— Чкалов в воздухе зверь…

А спустя некоторое время Чкалов совершил полет вверх колесами. (Помните его замечание относительно пилотажных возможностей «фоккера»?)

Нарушение? Да. Конечно, нарушение. Но таков человек. Сказал — сделал!

За время пребывания в ленинградской эскадрилье Чкалов был не раз руган, наказан, отстранен от полетов.

Кто без особой нужды выполнил двести пятьдесят петель подряд? Чкалов.

Кто завернул в опасной близости от Исаакиевского собора вираж? Чкалов.

Кто пролетел на «фоккере» под Троицким мостом? Чкалов.

Кто брил самые низкие травы? Чкалов.

С годами менялась оценка его полетов, выходивших за всякие рамки наставлений и инструкций. Сначала эти полеты называли хулиганскими, позже, когда Чкалов сделался Чкаловым, известнейшим истребителем страны и прославленным испытателем, — новаторскими. Представить полеты новаторскими старались все или почти все писавшие о Чкалове-герое. Стремление понятное: дескать, уже тогда, на заре своей летческой деятельности, этот удивительный человек, талантливый самородок готовил себя к испытанию новых машин, дескать, тогда уже предвидел, что его опасные маневры будут необходимы в будущей войне… Красиво и вроде убедительно.

Ну а что по этому поводу думал сам Чкалов?

Позже, став испытателем, придя на завод имени Менжинского и выступая перед собранием большого коллектива, Валерий Павлович скажет:

> «Я пришел не совсем чистым на завод. Кое-что у меня было в прошлом, был грех молодости: расхлябанность, недисциплинированность. Работая вместе с вами, я научился дисциплине. Наступила зрелая пора. За мое перевоспитание большое вам спасибо, товарищи».

Так говорил тридцатилетний Чкалов.

Он был честным человеком и всегда называл вещи своими именами:

«В поисках сильных ощущений я совершал слишком смелые и

рискованные полеты… Я любил выделывать замысловатые фигуры на непозволительной высоте в 30–40 метров» — это тоже Чкалов о Чкалове.

И, наконец, в своей книге «Высоко над землей» Чкалов писал:

> «…Я давно осудил свой безрассудный риск, который не имеет ничего общего с настоящим трезвым риском во имя необходимости, например, при испытании новых машин».

Но попробуем взглянуть на его полеты отстраненным взором.

Двести пятьдесят петель подряд. Много? Много. Рискованно? Если самолет по своим летно-техническим данным способен выполнять петлю без потери высоты, если летчик физически крепок, внимателен и осмотрителен в воздухе — это трудно, но ни жизни пилота, ни целости летательного аппарата не угрожает… Кстати сказать, в истории авиации зарегистрирован такой факт: известный мастер пилотажа Альфред Фронваль за 3 часа 52 минуты выполнил 962 петли подряд…

Вираж вокруг купола Исаакиевского собора.

Прежде всего установим высоту Исаакия — 101 метр 88 сантиметров. Теперь заглянем в инструкцию по технике пилотирования тех лет. Отклонение по высоте на вираже допускалось ±25 метров. Это на оценку «удовлетворительно»! Выходит, выполнить вираж вокруг купола Исаакиевского собора было в возможностях рядового истребителя…

Пролет под Троицким мостом.

Вот что говорит на этот счет заслуженный летчик-испытатель СССР, доктор технических наук М. Л. Галлай:

> «Если подойти к полету, так сказать, с линейкой в руках, нетрудно установить его полную техническую выполнимость. Расстояние между соседними опорами моста в добрых три раза превышает размах крыльев самолета, на котором летал Чкалов. В просвет между поверхностью воды и нижней точкой центральной части пролета моста самолет также проходит не менее чем с двукратным запасом. Казалось бы, остается зайти издалека, прицелиться и строго выдерживать высоту и направление бреющего полета до тех пор, пока мост, прогромыхав над головой пилота резко вспыхнувшим барабанным эхом, не останется позади. Выполнение такого полета над ровной поверхностью реки вполне доступно любому более или менее сносно летающему пилоту. Единственное дополнительное обстоятельство —

мост — существенно осложняет дело. Осложняет по той самой труднообъяснимой причине, из-за которой пройти по доске, лежащей на земле, значительно проще, чем по той же доске, находящейся на уровне шестого этажа…»

Не ради умаления пилотских достоинств Чкалова следует разобраться в этих, ставших уже хрестоматийными полетах. Нет, просто надо правильно соотнести его, Чкалова, так сказать, технические и психологические возможности. И до сих пор никто лучше М. М. Громова этого не сделал:

«Я бы сказал, что самые смелые решения он приводил в исполнение раньше, чем могло бы появиться чувство страха или вообще какая-то посторонняя мысль».

Вот что выделяло Чкалова среди самых смелых, самых талантливых истребителей страны — он был наделен редкостной способностью мгновенно реагировать на внешние факторы полета, и эта его способность во многом предопределила счастливую судьбу летчика. Плюс, конечно, характер — цельный, сильный, открытый и совестливый.

Почему же Валерий Павлович так трудно восходил к своей славе, к признанию? Вернее всех, пожалуй, объяснил это М. М. Громов:

«Многие были склонны мерить Чкалова на свой аршин. А он был выше их на голову».

* * *

Строевой летчик Чкалов, как и всякий смертный, имел свой актив и свой пассив. В его пассив, как уже сказано, относили недисциплинированность, стремление выделяться из общего ряда, готовность рисковать без надобности. Допустим, что в большей или меньшей степени все эти обвинения справедливы, что же отнести тогда в актив?

Большинство самолетов, на которых Валерий Павлович летал в начале ленинградской службы, имели свободную подачу горючего в двигатель, иначе говоря, бензин просто перетекал из бака, расположенного выше мотора, в карбюратор. Такая схема была не вполне надежной. На пилотаже случались (и нередко) остановки двигателя. Запуск мотора в полете не всегда удавался, и тогда приходилось садиться вынужденно.

Обычно запуск производили на пикировании.

Поначалу Чкалов действовал как все, ну и результат у него бывал как у всех: иногда мотор запускался, иногда нет. А потом запуск у Чкалова стал получаться безотказно. Почему? Выводя машину из пикирования, он стал делать резкий разворот в сторону и этим маневром сообщал винту вращательный импульс. Мотор оживал немедленно.

Маленькое открытие заслуживает безусловно положительной оценки. И не только, а вернее, не столько потому, что оно способствовало повышению безопасности полетов в эскадрилье (чкаловский прием запуска был очень скоро освоен всеми летчиками); это открытие весьма четко характеризует летчика, оно говорит о его способности мыслить технически грамотно, о стремлении искать и находить лучшие решения в худших обстоятельствах. И это — актив.

* * *

С открытым кольцевым прицелом Чкалов стрелял превосходно, а с оптическим «альдисом», где поле зрения было значительно уже, поначалу успехи Валерия Павловича оставляли желать лучшего.

И тогда Чкалов соорудил треногу, поставил два прицела рядом и стал тренироваться в наводке. Прицеливался с земли по летающим машинам. Надо заметить, что в те годы наземная тренировка была не в чести, особенно у старых, опытных пилотов. И самолюбивый Чкалов упражнялся тайно, пряча свою треногу в кустах. Спустя некоторое, очень непродолжительное время и с оптическим прицелом Чкалов стал стрелять столь же уверенно, как с кольцевым. Это тоже свидетельство его находчивости, его умения достигать намеченных целей, тоже — актив.

* * *

Еще зеленым юнцом, начинающим летчиком. Чкалов перетянул на вираже «мартинсайд» и свалился в штопор. Не сразу оценив обстановку, он вывел машину из штопора в опасной близости от земли и… тут же не раздумывая полез на высоту, чтобы намеренно повторить срыв в штопор и вывести машину «как надо»…

Пожалуй, и это рискованное решение следует отнести в чкаловский актив, если даже не в пилотский, то, безусловно, в актив человеческий.

* * *

Проводились маневры Балтийского флота, и авиаэскадрилья И. П. Антошина получила задание доставить донесения на флагман; найти корабль в открытом море и сбросить на палубу вымпел. Никаких радиосредств на самолетах тогда не было, поиск надо было вести исключительно визуально, и все решения в полете летчику приходилось принимать совершенно самостоятельно. Погода стояла хуже некуда — высота нижней кромки облачности где сто, а где и вовсе пятьдесят метров, сплошной мглистый дождь…

Командир эскадрильи послал к флагману двух летчиков — Леонтьева и Чкалова. Двух для верности, ибо особенной надежды на успешное выполнение задания у него не было.

Часа через два с половиной измученный Леонтьев вернулся на аэродром, доложил: флагман найти не удалось, возвратился на последнем горючем.

Чкалова не было. Время шло.

В ожидании минуло уже больше трех часов.

Тому, кто не ждал друзей из полета, трудно представить себе состояние находящегося на земле летчика, когда по расчету времени видно — бензин у товарища кончился; а полет происходит над морем, да еще на сухопутном самолете.

Начало темнеть. Горючее у Чкалова не могло не кончиться. Неожиданности в авиации иногда случаются, чудеса — никогда…

Да, горючее наверняка кончилось.

И тут телефонный звонок из Ораниенбаума, глухой голос в трубке:

— Докладываю: задание выполнил, вымпел сбросил, до дому горючки не хватало, сел в Ораниенбауме вынужденно, присылайте механика и бензин.

Подробности, ставшие известными несколько позже: чтобы не ошибиться и не сбросить вымпел на «неприятельский корабль», Чкалов, летая на высоте тридцати-двадцати метров, читал надписи на бортах. Это заняло много времени. Носясь над самой водой, он ни на минуту не забывал о катастрофически быстро убывавшем горючем и точно рассчитал остаток бензина — только до берега.

Да, он шел на риск вынужденной посадки, шел совершенно сознательно, готовый нести всю полноту ответственности за последствия своего решения.

Конечно, он мог не выполнить приказ и вернуться. Но такое, когда учения проходили в условиях, максимально приближенных к реальным боевым, даже не приходило ему в голову.

Как строго не судить летчика, но такой полет тоже из чкаловского актива — и пилотского, и в не меньшей степени человеческого.

* * *

Много позже, став заводским летчиком-испытателем, Валерий Павлович, как теперь принято говорить, на общественных началах работал инструктором в заводском аэроклубе. К самолетной ручке буквально рвались тысячи юношей и девушек.

И все, кто получил воздушное крещение из чкаловских рук, в том числе и главный конструктор Николай Николаевич Поликарпов, единодушно свидетельствуют: никогда, ни разу Чкалов, прославленный пилотажник страны, не позволил себе показать новичку, что такое «настоящая авиация». Молодых Валерий Павлович возил бережно, аккуратно, даже нежно. И очень сердился, когда кто-нибудь из курсантов пытался показывать свои «возможности» и закладывал крен побольше положенного.

Понимал: в авиации одна дорога — от простого к сложному, и отбить охоту от полетов куда легче, чем приручить человека к небу. Понимал Чкалов и другое: полет должен быть радостью, глотком счастья, а не тяжелой необходимостью.

И это тоже из чкаловского актива — и пилотского и человеческого одновременно.

* * *

Но вернемся в Ленинград. Вернемся в 1926 год.

15 апреля в деревне Сализи, близ Гатчины, опустился дирижабль «Норге». По дороге на Шпицберген Руал Амундсен залетел в нашу страну. Намерения Амундсена были известны: он собирался достичь Северного полюса и, преодолев тысячи километров надо льдами, приземлиться в Соединенных Штатах Америки.

Чкалов побывал в Сализи, видел дирижабль. О чем он думал тогда, разглядывая гигантскую серебристую рыбу, отдыхавшую у земли, теперь уже не узнать, но невозможно себе представить двадцатидвухлетнего Чкалова в роли просто любопытного наблюдателя. Можно с уверенностью предположить, что он интересовался конструкцией машины, предстоящим маршрутом,

навигационным оборудованием, снаряжением экспедиции… И уж наверняка Чкалов не остался равнодушным к событию, случившемуся месяц спустя — 10 мая.

В этот день Ричард Эвелин Бэрд с Флойдом Беннетом на трехмоторном самолете «Жозефина Форд» стартовали со Шпицбергена курсом на Северный полюс.

Позже Амундсен писал: «В 1 час 50 минут ночи нас разбудил мощный рев моторов прямо под нашими окнами. Мы вскочили со своих коек и выбежали на улицу как раз вовремя, чтобы еще успеть увидеть „Жозефину Форд“, отправлявшуюся к полюсу. Тем, кто постоянно твердит, будто нам было досадно, что Бэрд нас обставил, интересно будет узнать, что в этот момент мы с Элсуортом крепко пожали друг другу руки и сказали: „Дай бог, чтобы у них все было хорошо“».

В 9 часов 02 минуты Бэрд и Беннет на двух моторах достигли полюса и через пятнадцать часов полета благополучно вернулись на Шпицберген.

Впервые человек на крыльях достиг Северного полюса!

И не было на свете летчика, который бы в эти дни не завидовал Ричарду Бэрду.

Вполне вероятно, что именно в ту пору Чкалову пришла в голову мысль, так прекрасно выраженная впоследствии талантливым поэтом: «Расстояние — это не только география. Это также и уверенность!»

* * *

1926 год. У начальника Военно-Воздушных Сил страны происходит совещание, на котором подводятся итоги проверки авиационных частей. В этом весьма высоком собрании присутствует и выступает Чкалов.

Точка, выпадающая из графика, — молодой, не раз руганный, наказанный, всего два года служащий в строевой части, двадцатидвухлетний Чкалов высказывает свое мнение, делится своими мыслями с военачальниками, организаторами и создателями Военно-Воздушных Сил Союза. Его слушают заинтересованно.

Один из участников встречи, будущий маршал авиации Ф. А. Астахов, свидетельствует: «Он возмужал, держался примерно, дисциплинированно и на всех произвел благоприятное впечатление».

К сожалению, за давностью лет не представляется возможным восстановить все подробности, глубже вникнуть в суть этого

биографического эпизода. Однако сам по себе факт приглашения Чкалова на совещание в столь высокую инстанцию достаточно красноречив…

* * *

Весна 1927 года. Чкалов, вернувшись из краткосрочной командировки, доложил командиру эскадрильи, что курс усовершенствования при авиашколе прошел успешно.

Приняв рапорт, комэска приказал Чкалову показать, чему он научился.

Очевидец этого полета В. В. Бранд рассказывает:

> «Через несколько минут его желтая „пятерка“ взлетела. Валерий Павлович выполнил каскад фигур высшего пилотажа, как всегда… стремительно и четко… Вдруг самолет начал пикировать на ангар… Машина с ревом неслась к земле… Примерно на высоте 50 метров начался выход из пикирования. Но снижение по инерции, разумеется, продолжалось…
>
> В следующее мгновение летчик пошел круто вверх, с явным намерением выполнить петлю. Но ведь петля на такой высоте — самоубийство…
>
> Набрав высоту около 150 метров и показав зрителям „спинку“, Чкалов плавно и четко повернул машину на 180 градусов вокруг продольной оси, продолжая полет…»

До этого времени считалось, что самолет «фоккер Д-11» выполнить иммельман (первая половина петли, плюс переворот через крыло) не может. В руках Чкалова смог…

> «Чкалов начал заход на посадку… Добравшись примерно до границы аэродрома… перевернул машину и продолжал планировать вверх колесами. Когда до земли оставались считанные метры, совершил обратный переворот и тут же приземлился на три точки…»

Мнение летчиков — это потрясающе!

Решение комбрига — двадцать суток ареста.

* * *

20 мая 1927 года Чарлз Август Линдберг, начавший летать одновременно с Чкаловым, получивший за пятьсот долларов наличными восемь провозных полетов у частного инструктора, и на девятом самостоятельно оторвавшийся от земли; с 1925 года младший лейтенант резервного корпуса американской армии, стартует в беспосадочный одиночный перелет над Атлантикой.

Рано утром Линдберг появляется на нью-йоркском аэродроме. На летчике серый штатский костюм, легкомысленная соломенная шляпа. Он запихивает в карманы пиджака пару бутербродов, пристегивает к поясу армейскую фляжку с водой и, усевшись в кабину одномоторного самолета «Дух святого Луи», запускает двигатель.

Кроме горючего и масла, заполняющих под самые пробки основные и дополнительные баки, в кабину «Духа святого Луи» погружены два электрических фонарика, клубок шпагата, охотничий нож, четыре факела, запас спичек, большая игла, два бочонка с пресной водой, две надувные подушки, комбинированный топор-пила и резиновая лодка.

Рации на самолете нет. Гирокомпаса вообще еще не было.

27 мая 1927 года в 7 часов 40 минут утра по местному времени Линдберг отрывает свою перегруженную машину от американской земли и спустя 33 часа утомительного, однообразного полета приземляется на аэродроме Ля-Бурже в Париже.

И тотчас двадцатипятилетний Линдберг делается самым известным летчиком мира.

Линдберг совершил отчаянно смелый полет. Печать, радио, реклама превратили звездный час этого одинокого, талантливого, фантастически удачливого человека в звездный час, даже в звездный год всей авиации.

* * *

Летчик-истребитель Чкалов летал на другой стороне планеты и, как всякий летчик той поры, восхищался Линдбергом и его дерзким прыжком через Атлантику. Не мог Чкалов не думать, не понимать, что путь к большой славе открывается прежде всего большими перелетами. Луи Блерио, Петр Нестеров, Роллан Гарро, Ян Нагурский, Джон Алкок и Артур Браун, Эвелин Бэрд и Флойд Беннет, Михаил Громов, Семен Шестаков… Рядом с именем каждого из этих всемирно известных летчиков история авиации проставила в своих скрижалях покоренные ими трассы.

Увы, истребители далеко не летают. Но и у истребителей

бывают свои звездные мгновения.

* * *

В X годовщину Великой Октябрьской революции в Москве, на Центральном аэродроме, был проведен воздушный парад. На параде присутствовали члены правительства, дипломатический корпус в полном составе, множество летчиков.

В этот день старшему военному летчику Чкалову предоставили возможность показать пилотаж. Перед полетом Чкалов обращается к начальнику ВВС — просит снизить высоту полета.

— А какую высоту вы хотите? — спрашивает командующий.

— Не ниже земли, — дерзко отвечает Чкалов и улыбается.

В этот день с Валерия Павловича сняли все ограничения. В его руках был истребитель «фоккер Д-11». И Чкалов в двадцати-тридцати метрах от земли показал, как отметил очевидец, «неподражаемый, ни с чем не сравнимый классический пилотаж».

Двадцатипятилетний Чкалов писал своей молодой жене Ольге Эразмовне, находившейся в те дни в Ленинграде; «Лелик, ты не можешь себе представить, что я сделал здесь своим полетом. Весь аэродром кричал и аплодировал моим фигурам. Мне было разрешено здесь делать любую фигуру и на любой высоте. То, за что я сидел на гауптвахте, здесь отмечено особым приказом, в котором говорится: „Выдать денежную награду старшему летчику Чкалову за выдающиеся фигуры высшего пилотажа“. Это было прочитано в Большом театре на торжественном заседании».

* * *

Казалось, все хорошо. Завоевано признание, открывающее летчику беспрепятственную дорогу в самые дальние дали, к самым недосягаемым вершинам. Увы, подлинная жизнь оказалась куда суровее, куда жестче, чем она бывает в кинофильмах с непременным счастливым концом…

* * *

Между прочим, с 28 сентября 1927 года по 16 октября 1929 года В. П. Чкалов и А. К. Иост выполнили 24 полета, налетав 10

часов 15 минут на легком одноместном моноплане «лакм», построенном ленинградскими любителями авиации по проекту М. В. Смирнова и Я. Л. Зархи. Этот игрушечный самолетик, весивший всего 175 килограммов и оснащенный двухцилиндровым двигателем в 20 лошадиных сил, не оставил заметного следа в истории нашей авиации, и упоминание о нем теперь, спустя много лет, интересно лишь с единственной точки зрения — «лакм» был первым официально испытанным Валерием Павловичем самолетом. А первое испытание не забывается. И видно, не зря в личном архиве Чкалова сохранилась наивная фотография этой трогательной малышки…

* * *

Чкалов носился с идеей книги о роли и значении высшего пилотажа, он хотел поделиться своим опытом со всеми истребителями страны. Мечта осталась неосуществленной. И судить о ней мы можем лишь по немногим, напечатанным позже строчкам. «Сейчас уже все знают, что победителем в воздушном бою при прочих равных условиях окажется тот летчик, который лучше владеет самолетом, который способен взять от машины все, что она может дать. Высший пилотаж — одно из непременных условий современного воздушного боя. Мертвые петли, боевые развороты, иммельманы, перевороты через крыло, свечи, бочки, штопор, пикирование — все эти маневры входят в арсенал высшего пилотажа и служат для того, чтобы летчик мог занять более выгодное положение в воздухе. Пользуясь этими же фигурами, летчик уходит из-под обстрела врага в случае прямой опасности», — так писал Чкалов, поднимаясь еще на один виток спирали, впервые в мире начатой Петром Николаевичем Нестеровым. Вот о чем думал Чкалов — о превосходстве в воздухе над врагом, о победе наших крыльев!

Высший пилотаж никогда не был для него целью, только средством.

Но кто-то не хотел разделять чкаловских взглядов. Ибо, как заметил один старый и мудрый летчик: «Если вы не желаете иметь неприятностей, летных происшествий, потерь, то самое верное средство — не летать вообще».

К счастью, развитие жизни, и авиации в том числе, идет по восходящей, а не по нисходящей спирали: от Нестерова — к Чкалову, а не от Маркова-второго — к его духовным наследникам.

* * *

«Человеком быть трудно. Стать человеком — большая работа» — Эдуардас Межелайтис.

* * *

В 1928 году Валерия Павловича переводят в Брянск.

* * *

В мае этого года дирижабль «Италия», пытавшийся повторить перелет «Норге» через Северный полюс, потерпел катастрофу. На помощь экспедиции генерала Нобиле вылетают летчики многих стран. Честь советской авиации блистательно поддерживают Михаил Сергеевич Бабушкин и Борис Григорьевич Чухновский.

Экспедицию Нобиле спасли, но мир потерял Руала Амундсена, который по первому же сигналу тревоги вылетел на розыски итальянского генерала и не вернулся из страны белого безмолвия.

В том же году, готовясь к штурму Южного полюса, в Антарктиду прибывает Ричард Бэрд. На этот раз он летит не с Флойдом Беннетом, а *на* самолете «Флойд Беннет».

Самого Беннета уже нет. Спасая летчиков Колли, Хюнефельда и Фитцмориса, приземлившихся после беспосадочного перелета через Атлантику, в необжитых районах Северной Америки, Беннет вылетел к ним совершенно больным, сам совершил вынужденную посадку, и умер, прежде чем до него добрался Линдберг…

Достигнув 90˚ южной широты, Ричард Бэрд сбрасывает с борта самолета мраморную плиту с именем Флойда.

Жизнь, как всегда, соседствует со смертью. Радости сменяются горем.

Начавший за год до этих событий летать на линиях французской авиакомпании Антуан де Сент-Экзюпери, ставший вскоре одним из самых популярных писателей мира, скажет: жизнь, «которая приносит и страдания и радости, это и есть настоящая жизнь».

* * *

1928 год принес Чкалову и радости и страдания.

Радостью было рождение сына. А страдания Валерия Павловича начались 15 августа.

В рядовом маршрутном полете, зацепившись за провода, он разбил самолет.

Об этом происшествии Чкалов писал жене: «Вчера подломал самолет. Страшно неприятно, хотя и пустяки сломал, но все-таки… За шесть лет не было поломок, а тут вот появилась. Объясняю плохим душевным состоянием…»

Щадя жену, Чкалов явно недоговаривает.

«Летаю мало и не хочу. Какая-то апатия. Машины очень плохо сделаны, и приходится летать с опаской. Так что никакого удовлетворения не получаешь, а только расстраиваешься» — это из другого письма того же времени.

Слов нет, поломка самолета по вине летчика — деяние наказуемое. И каждому военному человеку известно — на строгость приказов не жалуются. Все так, все верно, и тем не менее суда Чкалов не ждал, и приговор был для него как гром среди ясного неба — год тюремного заключения.

В брянской тюрьме Валерий Павлович просидел, правда, не год, а девятнадцать дней, после чего был выпущен на свободу и уволен из рядов Красной Армии.

Это кажется странным — в тюрьме Чкалов вел дневник. Занятие для Валерия Павловича вроде бы несвойственное, не в характере. В частности, в этом дневнике Чкалов записал:

> «Да, великие люди, чьи имена знает сейчас каждый ребенок, они проходили свою жизнь в тяжелых условиях, и чем тяжелее были жизненные условия, тем больше делал человек хорошего. Человечество никогда не будет разбираться в мыслях одного человека, если этот человек не имеет поддержки от всех людей… Я слабый человек, но я сделаю себя сильным и пригодным для борьбы».

Трудно сказать, чего больше в этих словах: душевной боли, уныния или мужества? А каков масштаб — «Человечество никогда не будет разбираться в мыслях *одного человека*, если этот человек не имеет поддержки от *всех людей!*»

И не удивительно ли, что буквально в эти же дни Максим Горький, как бы отвечая на тяжкие мысли неведомого ему опального летчика, написал: **«Человек все может сделать из себя».**

Земляки-волжане, оба дети великой вольницы, ведущей свою историю от далеких разинских времен, может быть, поэтому эти два очень разных и по возрасту и по положению человека так

удивительно синхронно высказали, пожалуй, главную идею жизни? Может быть, это действительно от великой реки, взрастившей их, наградившей несокрушимостью духа?

Для неба Волга вынянчила Чкалова,
Ему дорожкой взлетною была…

Человек может многое. Но пока что Чкалов был безработным.

«Когда я и Юмашев узнали об этом, — рассказывает М. М. Громов, — мы возмутились… Мы убеждали начальников, от которых зависела тогда судьба Чкалова:

— Он должен вернуться в авиацию. Бросаться такими людьми — преступление.

Долгое время эти начальники были глухи к нашим уговорам. Один из них ответил буквально следующее:

— Теперь у нас много народа в авиации. И отдельным недисциплинированным человеком мы можем не дорожить».

Слепцы! Чкалов был для них всего лишь отдельным и притом прежде всего недисциплинированным человеком. В какой раз срабатывал принцип: «все идут в ногу, один ты — не в ногу!» И неведомо было этим людям, что все великие, подлинные творцы нового, настоящие мастера всегда и обязательно начинают с того, что идут (и должны идти!) не в ногу с обычными устоявшимися понятиями. Это ведь первый закон всякого честного творчества…

Из письма Чкалова к жене:

«Если бы я был такой, как все, то не летал бы так, как летаю. А если бы я летал, как все, стало быть, я не был бы „недисциплинированным“. Но так как мои полеты выделяются из других, то это нужно как-то отметить. И вот отмечают, как „воздушное хулиганство“».

И дальше:

«Как истребитель, я был прав и буду впоследствии еще больше прав. Я должен быть всегда готов к будущим боям и к тому, чтобы только сбивать неприятеля, а не быть сбитым. Для этого нужно себя натренировать и закалить в себе уверенность, что я буду победителем. Победителем будет только тот, кто с уверенностью идет

в бой. Я признаю только такого бойца бойцом, который, несмотря на верную смерть, для спасения жизни других людей пожертвует своей жизнью. И если нужно будет Союзу, то я в любой момент могу это сделать…»

* * *

Чкалову исполнилось двадцать пять лет. И он был безработным.

* * *

«Человек живет не одним хлебом. Не может так жить. Его мечты и видения поддерживают его» — эти слова принадлежат Джимми Коллинзу, летчику-испытателю, американскому коммунисту, собрату Чкалова по классу и по ремеслу.

Чкалов, конечно, понимал, что безработица для него состояние временное, случайное. И не голодной смерти опасался, мучила утрата мечты. Мечты о бесконечном праздничном небе.

* * *

С большим трудом удалось Валерию Павловичу поступить пилотом в Осоавиахим (добровольное общество содействия авиации). Ему дали тихоходный устаревший «юнкерс». Он возил пассажиров, в прогулочные полеты над Ленинградом, пользуясь, кстати, сказать, не навигационной картой, а цветным планом города, тем, что обычно употребляют туристы. На плане этом были отмечены все памятные места Ленинграда и, конечно, Петропавловская крепость, при закладке которой, как известно, Петр I сказал Александру Меншикову: «Не мы, а наши правнуки будут летать по воздуху, аки птицы».

Полеты над городом были платные. Чкалов выполнял их чинно, аккуратно. И чинные, аккуратные бухгалтеры ежедневно подсчитывали выручку. Деньги шли на дальнейшее расширение и укрепление Красного Воздушного Флота. Полет — к полету, рубль — к рублю…

Спору нет — нужное, полезное дело, но какая адская скука.

Сохранилась фотография: Чкалов в мешковатом штатском костюме стоит перед самолетом, обняв лопасть винта. В глазах

глубокая тоска, и весь он какой-то расслабленный, непохожий на себя.

На обороте фотографии размашистая надпись, сделанная чкаловской рукой:

> «Бывший военный летчик. „Истребитель“. Когда-то летал. Сейчас подлетывает на „юнкерсе-13“. Скучно и грустно смотреть на Вас, Валерий Павлович.
>
> Самолет к вам не подходит, не по духу. Вам бы сейчас „хейнкель“ или что-нибудь в этом духе, вот это еще подошло бы.
>
> Ну а в общем катайте пассажиров, и то хлеб.
>
> В.».

«Железная воля и талант делают чудеса» — Эдуардас Межелайтис.

Правда должна торжествовать. Легко ли, трудно ли, но непременно.

К счастью, чкаловская правда победила не слишком поздно.

11 ноября 1930 года приказом № 274 по Научно-испытательному институту Военно-Воздушных Сил Валерий Павлович Чкалов был зачислен в штат института, на должность летчика-испытателя.

Но прежде чем рассказывать об этой поре чкаловской жизни, хочется сделать попытку восстановить портрет Чкалова-человека. Человека тех лет.

Чкалов всегда любил людей, всегда стремился к общению. И в годы, когда слава еще не пришла в его дом, когда и дома-то настоящего еще не было, в небольшой комнатушке собиралась уйма народу: летчики, земляки, друзья, знакомые. И кипел чайник на контрабандной керосинке, и на стол выставлялось все, что удавалось раздобыть (время было трудное), и гости засиживались до рассвета. Таким он был и таким остался до конца.

Когда спустя несколько лет имя Чкалова стало известно всем и каждому, когда он переселился в просторную квартиру и сделался обладателем личного автомобиля (в те годы явление редкостное), гостеприимство его не иссякло, не ограничилось кругом «избранных» лиц, а напротив, в большом доме и народу стало бывать больше…

Вот любопытное воспоминание тех лет.

Однажды Валерий Павлович ехал в поезде, в общем плацкартном вагоне. Перед тем как сойти на нужной станции, попросил соседа помочь вынести вещи в тамбур. И тут, открывая дверь с площадки на улицу, Чкалов обронил перчатку.

Роскошную кожаную перчатку, подбитую белым мехом. Как замечает автор воспоминаний, перчатка была просто-таки выдающаяся. Попутчик ринулся было к стоп-крану.

— Ты что? — прикрикнул на него Чкалов и тут же выбросил вторую перчатку за дверь.

— А ты что?

— Найдет человек одну перчатку, чего с ней делать? А так — пара будет! Пусть носит. Пусть считает — повезло! Понятно! А ты поезд останавливать… Человек!

Чкалов много читал и охотно занимался самообразованием.

Валерий Павлович любил музыку. И если шикарную мебель, ковры, дорогую посуду считал излишеством и не только не стремился обзаводиться богатым антуражем, но и всячески препятствовал «обарахлению», то патефон, радиоприемник высшего класса признавал предметами первой необходимости и, кажется, ничего так охотно не покупал, как пластинки. Между прочим, его едва ли не главное личное приобретение, сделанное в Соединенных Штатах, — грамзаписи Рахманинова…

В 1935 году в Москве, в Музее изящных искусств имени Пушкина проходил второй международный шахматный турнир с участием Хозе Рауля Капабланки, Эммануила Ласкера, Сало Флора и других всемирных шахматных знаменитостей. Чкалов присутствовал на состязаниях, азартно болел за Михаила Ботвинника и радовался, как ребенок, когда ему удавалось угадать очередной ход гроссмейстера.

* * *

За годы, предшествовавшие назначению Чкалова на должность летчика-испытателя, в авиации много изменилось.

Если в 1918–1921 годах одна жертва приходилась на 222 тысячи налетанных километров, то в 1921–1922 годах — на 375 тысяч, в 1922–1925 годах — на 122 тысячи, а к концу 1927 года — на 330 тысяч налетанных километров.

По американским данным той эпохи, самый высокий процент катастроф падал на рекордно-рекламные полеты — 65, на испытательные — 14, на школьные — около 13, на регулярные — 4,3 процента…

* * *

Итак, 11 ноября 1930 года Чкалов был произведен в летчики-

испытатели. Именно произведен. Потому что нет на свете летчика, который бы не считал такое назначение наградой и признанием.

Еще в 1910 году один из наиболее популярных пилотов-пионеров Франции капитан Фердинанд Фербер, едва ли не первый к тому же летающий летописец авиации, издал книгу «Искусство летать», в которой, между прочим, говорилось: «Изобрести летательный аппарат — этого мало, построить его тоже не много, испытать — все». Заявление, явно преувеличивающее значение летных испытаний, но весьма точно отражающее отношение летчика к ремеслу испытателя, мало изменившееся и сегодня, спустя шестьдесят с лишним лет…

Но что это все-таки значит — быть испытателем? На этот отнюдь не праздный вопрос весьма убедительно отвечает генерал-майор авиации А. Манучаров:

> «Для того чтобы правильно оценить самолет, летчик-испытатель должен быть предельно точен при выполнении задания. Отчитываясь за полет, он не имеет права выдавать за факты то, что ему показалось, и не имеет права умалчивать о каких-либо фактах, какими бы мелкими их не считал. Он может и должен анализировать факты, но без эмоций. Он должен и может высказывать свое мнение и делать прогнозы (экстраполяцию фактов), но не имеет права выдавать предположения за факты и даже в том случае, если допустил какую-то ошибку или не сумел, побоялся, руководствуясь мотивом предосторожности, выполнить задание, — он должен сказать правду. Это бывает трудно (гордость, самолюбие, стыд), но совершенно необходимо. Человек, который не умеет говорить всю правду, не пригоден для испытательной работы вообще, а для летных испытаний в особенности».

Отличная техника пилотирования, превосходное здоровье, обширные технические знания — все это обязательные, но не исчерпывающие требования, предъявляемые к летчикам-испытателям. Прежде всего настоящий испытатель должен быть настоящим человеком и, соответственно, выдающийся испытатель — незаурядной личностью.

В первый год работы в НИИ Чкалов налетал около трехсот часов. И хотя он был зачислен в подразделение «штрафников», работа приносила много радости — здесь его меньше ограничивали, здесь он получил возможность летать раскованно, больше того, полеты, за которые Валерия Павловича так недавно

ругали и прорабатывали, вменялись ему, летчику-испытателю, в служебную обязанность.

Служба в НИИ свела Чкалова с Александром Фроловичем Анисимовым. Нет ни одного человека, лично знавшего Анисимова, который бы назвал его хорошим или выдающимся летчиком. «Лучший истребитель страны» — это как минимум! «Гениальный летчик» — это как максимум.

Чкалов быстро подружился с Александром Фроловичом, учился у него и довольно скоро начал с ним азартно соперничать. Об отношениях этих двух необыкновенных пилотов еще при их жизни складывали легенды. Повторять эти легенды рискованно, ибо теперь уже невозможно отделить правду от вымысла. Но, кажется, точнее всех сказал старый товарищ Чкалова, его соратник и современник: «Они были заклятыми друзьями…»

* * *

Полковник Григорий Гаврилович Голубев, заслуженный и мудрейший военный летчик, вспоминает: «В то время к самолету (речь идет об истребителе „И-4“. — А. М.), подошли начальник школы Иван Панфилович Антошин и летчики-испытатели А. Ф. Анисимов и В. П. Чкалов.

— Разреши, батя, по одному полетику, — умоляюще просил Чкалов Антошина, — покажем молодежи, чему она пришла учиться. Полезно ведь будет.

— Ну хорошо… летите, — после некоторого раздумья ответил Антошин.

Анисимов и Чкалов засияли от радости…

Взлетел Анисимов от стоянки. После отрыва долго выдерживал машину на высоте не более трех метров, потом сразу же от земли начал петлю. Когда самолет лег на спину, Анисимов быстро повернул его вокруг продольной оси на полтора оборота, затем над нашими головами сделал еще полуторную бочку, с перевернутого положения свалил самолет на нос, отвесным пикированием снизился над нами на предельно малую высоту и, круто взмывая вверх, сделал два витка восходящего штопора… Пилотаж Анисимова чем-то напоминал акробатический танец. Он пилотировал совершенно свободно, будто не сознавал, что малейшая ошибка грозила катастрофой.

…Хотя в то время я был уже пилотом-инструктором и умел выполнять на безопасной высоте почти все эти фигуры, но так же, как и новички, не мог оторвать взгляда от крутящегося над землей истребителя, все время ожидая, что вот-вот он ударится о землю.

После Анисимова полетел Чкалов. Валерий Павлович выполнил те же фигуры и на той же предельно малой высоте. Только самолет вращался энергичнее, рывками, с более резкими завываниями мотора. Чувствовалось, что летчик взволнован и немножко насилует себя».

* * *

Ну а что еще было в Одессе, кроме этого блистательного пилотажа на «И-4»?

Была поездка на рыбалку.

Было посещение знаменитого в ту пору оперного театра.

Был час на острове Березань, проведенный у могилы лейтенанта Петра Петровича Шмидта…

Чкалов умел и любил не только летать — жить тоже. Хотя самым главным, самым важным для него всегда оставались полеты. Это не преувеличение: он жил небом и землей. Сначала — небом, а потом — землей, со всеми ее радостями и печалями…

* * *

В НИИ Чкалов получил наконец возможность летать «от души».

Именно здесь, как никогда прежде, он ощутил всю глубину мысли, выраженной, кстати сказать, как раз в эту пору Антуаном де Сент-Экзюпери: «В конце концов вся ответственность ложится на пилота».

* * *

Чкалов летел на двухмоторном бомбардировщике. Задание для летчика не представляло ни особой сложности, ни особого интереса: доставить в заданный квадрат бомбы новой конструкции и по указанию штурмана сбросить их на полигоне.

Следует заметить — в НИИ летчик-истребитель Чкалов легко овладел полетами на тяжелых машинах и охотно выполнял такого рода задания, хотя всю жизнь скоростные, одноместные истребители были ему куда ближе, чем тяжелые корабли.

По дороге на полигон отказал один из двигателей. Чкалов продолжал полет, хотя справляться с перегруженной машиной стало труднее.

Оружейник, «приставленный» к экспериментальным бомбам, заметно нервничал. Вынужденная посадка, а такая возможность была явно не исключена, человеку, знавшему толк в разрушительной силе своего оружия, не улыбалась…

Как известно, беда в одиночку не ходит.

Через некоторое время отказал и второй двигатель. И тут Чкалов заметил (надо же было успеть заметить!) — оружейник потянулся к аварийному сбрасывателю бомб. В далеко не парламентских выражениях командир корабля приказал оружейнику лечь в проходе между пилотскими креслами на пол и для надежности достал из кобуры пистолет.

А чуть позже, когда была выполнена вынужденная посадка, одна из самых блистательных в истории корабля и его командира

посадка, на ничтожном клочке каменистого пляжа, когда все вздохнули с облегчением — живы! — Чкалов вполне миролюбиво спросил:

— Как же ты мог подумать сбрасывать бомбы? Внизу люди были…

— Так по инструкции полагается… при вынужденной… сбрасывать… пассивом…

— По инструкции, по инструкции… Эх ты! — И это «эх ты» прозвучало уничтожительнее любого разноса.

Чтобы завершить этот эпизод логически, следует сказать: после того как моторы были исправлены, Чкалов произвел безукоризненный взлет с полосы пляжа, хотя консоль крыла проходила в каких-нибудь четырех-пяти метрах от крутого откоса берега.

Такой взлет, естественно, не предусматривался никакими инструкциями, никакими законами, но Чкалов знал и знал совершенно твердо: «Законы выводятся на основании опыта; познание законов никогда не предшествует опыту».

* * *

К 1931 году Валерий Павлович обладал уже солидным летческим опытом и стремительно увеличивал его. Это было нелегко, но жить иначе он не хотел и не мог. Почему? Может быть, лучше всего на такой вопрос ответить словами профессора Л. П. Теплова: «Творчество — труд огромного риска». И тому, кто однажды встал на этот путь — путь подлинного творчества, — отступать некуда.

* * *

В июне 1931 года было изучено предложение, сущность которого сводилась к следующему: установить на плоскости бомбардировщика по одному истребителю сопровождения, осуществить взлет при работающих двигателях корабля-носителя и двигателях подцепленных к нему самолетов, набрать высоту и дать возможность истребителям уйти в самостоятельный полет. Предполагалось, что такая строенная самолетная схема резко увеличит радиус действия истребителей и позволит им обеспечить прикрытие бомбардировщика в тылу противника.

Идея была смелой, неожиданной и дерзкой.

Чтобы осуществить замысел, предстояло решить множество

неясных вопросов: как повлияет на аэродинамику корабля-матки присутствие истребителей на плоскостях? Окажется ли достаточно надежным крепление? Смогут ли истребители вовремя отцепиться? Что будет, если один отцепится, а другой почему-либо останется на крыле?..

Расчеты отвечали на все эти и многие другие вопросы, весьма приблизительно. Окончательную ясность мог внести только эксперимент.

К ноябрю подготовительные работы были закончены, оставалось подобрать экипаж. Командиром корабля-носителя был назначен А. Залевский, ведущим инженером автор проекта В. Вахмистров, вторым инженером В. Морозов, бортмехаником Н. Панюшкин, летчиком левого истребителя В. Чкалов, летчиком правого истребителя А. Анисимов.

3 декабря состоялся первый полет. Полет прошел благополучно. И заместитель наркома обороны Маршал Советского Союза М. Н. Тухачевский на докладе об этом эксперименте написал: «Тов. Алкснису (Я. И. Алкснис был в то время командующим ВВС. — А. М.). Это крупнейшее изобретение. Надо сделать расчет на полет „ТБ-1“ и „ТБ-3“ с радиусом 800–1200 км, с тем чтобы учесть общую эффективность звена».

Были выполнены не только расчеты, были продолжены опыты. И в конце концов носитель стал поднимать пять истребителей. Последователи Анисимова и Чкалова овладели не только взлетом с корабля-матки, но научились подцеплять свои машины к кораблю в воздухе. Словом, это была целая эпопея, длившаяся несколько лет.

И первое слово сказали друзья-соперники А. Анисимов и В. Чкалов. Это не утопия, сказали они, — дело!

А последнее слово?

В июле 1941 года была сформирована эскадрилья капитана А. В. Шубикова. Самолет «ТБ-3» принимал на свои крылья два истребителя «И-16», вооруженных бомбами «ФАБ-250». Носитель доставлял истребители в район цели, куда добраться самостоятельно они не могли — не хватало горючего; там «И-16» отцеплялись от матки и наносили бомбовые удары с пикирования, поражая особо важные объекты противника.

Первые удары по врагу нанесли капитаны А. В. Шубиков, старший лейтенант Филимонов, лейтенанты Б. М. Литвинчук и П. Г. Данилин…

Впрочем, и это было не «последнее слово».

С годами идея трансформировалась, приняла новое воплощение, и будет справедливым сказать, что заправка самолетов в воздухе практически началась в тот декабрьский день

1931 года, когда А. Анисимов и В. Чкалов поднялись в небо «на чужих плечах»…

В НИИ ВВС Чкалов познакомился с Георгием Филипповичем Байдуковым, своим будущим вторым пилотом.

Г. Ф. Байдуков так впоследствии вспоминал об этом знакомстве: «Февраль 1932 г. Я уже вошел во вкус испытательского дела и, несмотря на молодость (25 лет. — А. М.), пользуюсь доверием командования, Я быстро осваиваю большой опыт летчиков Анисимова, Чкалова, Попова». О Чкалове Байдуков пишет уважительно, как о старом, умудренном опытом пилоте. А «старику»-то было 28 лет от роду…

* * *

В декабре 1931 года было принято правительственное решение о постройке самолета «АНТ-25».

Скорее всего тогда Чкалов и не слышал об этой машине, но судьба уже готовила ему крылья, на которых он пятью годами позже пронесется над миром, крылья, которые подарят ему славу первого пилота страны…

* * *

О самолете «АНТ-25» следует рассказать подробнее.

Начало проектирования машины — 1932 год. Создавался самолет, как явствует из его названия, в старейшем конструкторском бюро Андрея Николаевича Туполева. Руководителем бригады был Павел Осипович Сухой. С самого начала машина предназначалась для достижения предельной дальности полета (ее второе название — «РД» так и расшифровывается: рекорд дальности).

Размах крыла «АНТ-25» составлял 34 метра, это размах трех истребителей. Длина фюзеляжа — 13,92 метра. Вес конструкции — 4200 килограммов, а полезная нагрузка — 7300. Громадная весовая отдача! Машина оснащалась отечественным микулинским двигателем «М-34» мощностью 860 лошадиных сил. Предполагаемая дальность полета определялась цифрой 15 тысяч километров, при крейсерской скорости полета 165 километров в час (максимальная скорость — 210), потолок должен был составлять 7 тысяч метров.

Крылья «АНТ-25» выполнили из гофрированного металла,

подобно крыльям «ТБ-1», «ТБ-3» и других прославленных в ту пору туполевских тяжелых машин, но в отличие от них гофр оклеили полотном, тщательно покрасили и отполировали. Гладкое крыло должно было резко уменьшить сопротивление машины встречному потоку воздуха, увеличить скорость и снизить расход горючего.

Машина была новаторская, машина была смелая и по замыслу, и по многим инженерным решениям.

Так было. Хотя пилот современного «ИЛ-62» или «ТУ-154», поднимись он сегодня в кабину сохраненного музейного «АНТ-25», почувствует себя килькой, очутившейся в консервной банке: тесно, темно, приборов раз-два, и обчелся. Через полюс на таком корабле? Нет. Это невозможно. Невозможно сегодня. Время сместило многие представления. И это естественно, это закономерно. И тем более удивительно, что «АНТ-25» выполнил все возложенные на него задачи, выполнил с блеском.

Строительство первого образца велось быстро и было завершено 15 апреля 1933 года.

22 мая М. М. Громов поднял «АНТ-25» над аэродромом. Как обычно, в первых полетах выявился ряд недостатков, которые пришлось устранять по ходу дела.

В августе назначили первый круговой полет по маршруту: Москва — Тула — Рязань — Москва.

Увы, через два часа после старта М. М. Громову, летчику-инженеру А. И. Филину и штурману-летчику И. Т. Спирину пришлось срочно снижаться и искать место для приземления — отказал мотор. Вынужденная посадка прошла благополучно, хотя садились на заливном лугу неподалеку от Серебряных прудов.

Неполадки устранили, и через несколько дней экипаж снова ушел в полет.

На этот раз продержались в воздухе 34 часа. Бились с облаками и грозами. И снова вынужденная. Снова неисправность двигателя. Сели на аэродроме ограниченного размера ночью. Машина закончила пробег в 3–4 метрах от крутого спуска к реке…

Новые самолеты легко не даются.

В сентябре 1934 года громовский экипаж за 75 часов 02 минуты беспосадочного полета покрыл расстояние по замкнутому маршруту в 12 411 километров, побив мировой рекорд.

Самолет «РД» свое название оправдал.

К этому времени был построен второй экземпляр машины. И 3 августа 1935 года Сигизмунд Александрович Леваневский (один из семи первых Героев Советского Союза), второй пилот Георгий Филиппович Байдуков и штурман Виктор Иванович Левченко

стартовали по маршруту Москва — Северный полюс — Сан-Франциско.

Долететь удалось только до Баренцева моря. Неисправность в моторе вынудила экипаж вернуться на материк и произвести посадку в районе Ленинграда…

Но все это было позже, и за этими событиями Чкалов наблюдал со стороны. Впрочем, не надо понимать «со стороны» как «безразлично». Он не мог оставаться равнодушным к успехам и неудачам «АНТ-25» хотя бы потому, что пилотировали машину его друзья, летчики, к которым Чкалов относился с неизменной теплотой, вниманием и искренним уважением.

А пока Валерий Павлович был занят рядовой, будничной работой летчика-испытателя, работой, в которой часов раздумья, изучения новой техники, сомнений куда больше, чем проведенных в воздухе так называемых летных часов.

И день ото дня рос авторитет Чкалова-испытателя.

* * *

Тяжелейшим ударом обрушилась на Валерия Павловича трагическая гибель Александра Фроловича Анисимова.

Анисимов демонстрировал новый истребитель представителям зарубежной фирмы, за полетом наблюдали десятки людей. Полет снимали кинооператоры. Закончив блистательный фигурный пилотаж над самой землей, Александр Фролович опрокинул машину через крыло и намеревался произвести посадку непосредственно с переворота. Он это умел! И тут на полосу приземления неожиданно вырулил самолет.

Анисимов увидел чужую машину и понял: не отвернет — столкнется.

И отвернул.

И не столкнулся с самолетом, но высоты на вывод из пикирования не хватило, истребитель Анисимова столкнулся с беспощадной землей…

Все люди смертны. И как это ни парадоксально на первый взгляд, каждый испытатель в глубине души убежден, что кто-кто, а он не разобьется в полете. Это прекрасная, светлая уверенность! Не будь ее, трудно было бы найти любителей испытывать новые самолеты.

В бессмертие Саши Анисимова, лучшего пилотажника страны, Валерий Чкалов верил не меньше, чем в свою собственную счастливую звезду. И вот пришло горе. Друга Саши не стало.

Конечно, катастрофа Анисимова была не первой, которую пришлось пережить Чкалову, и все равно летчики-испытатели никогда не привыкают к потере товарищей. В такие дни у молодых появляются первые седины; в такие дни люди с пристрастием допрашивают себя: а как бы ты поступил на его месте; в такие дни издаются особенно строгие приказы, регламентирующие дальнейшие полеты и предназначенные исключить в будущем не только чрезвычайные происшествия, но даже предпосылки к ним.

Но ни седины, ни анализ своих поступков (и проступков), ни тем более ограничительные приказы не могут растворить горечи в сердцах тех, кто остается жить и продолжать дело погибших…

* * *

За два года в НИИ Чкалов совершил больше восьмисот испытательных полетов, освоил тринадцать типов летательных аппаратов.

Вскоре после гибели Анисимова Чкалов запросился на завод испытателем.

Работа эта была ничуть не спокойнее и не легче той, что он делал в институте, но здесь Валерий Павлович рассчитывал обрести большую независимость, больший простор…

«Я не могу преодолеть в себе страстное желание вечно искать новое, совершенствовать, шлифовать технику пилотирования» — Чкалов.

* * *

В 1932 году в Берлине вышла и была шумно разрекламирована книга майора Гельдерса с весьма многозначительным названием: «Воздушная война 1936 года».

Сейчас едва ли возможно установить, принадлежал ли майор к национал-социалистской партии, хотя его труд не оставляет сомнения, на чью мельницу лил воду этот, как предупреждало предисловие, крупный авиационный специалист.

Слегка закамуфлировав истинные планы поднимавшего голову фашизма, Гельдерс живописал в беллетристической манере будущую тотальную войну. По понятным причинам воинствующий майор сталкивал Англию с Францией и рисовал картину полного разгрома Парижа, а затем и поражение всей страны.

Книга Гельдерса была переведена на русский язык в том же 1932 году, с небольшими сокращениями издана в Москве. Намерение советского издательства было очевидным: читайте, изучайте противника, товарищи…

Волею майора Гельдерса вымышленный командующий Великобританским королевским воздушным флотом полковник Берклей произносит такую речь: «Английский воздушный флот находится в полной боеспособности, и его задача заключается в том, чтобы сломить волю Франции путем решительных нападений на глубокий тыл неприятельской страны, разрушения баз вооружений и внесения паники в население. Он твердо убежден, что это удастся, ибо британский воздушный флот является мощным родом войск, созданным и обученным для ведения самостоятельной воздушной войны. Воздушный флот может *решить исход войны* в течение нескольких дней в пользу Англии».

И далее командующий агрессивного английского флота говорит так: «Я еще раз настойчиво требую, чтобы первая воздушная атака была совершена на Париж. Со мною не соглашается министр авиации, для которого сохранение ценного оружия — боевых самолетов — важнее, чем их решительное и внезапное применение».

В конце концов полковник Берклей склоняет на свою сторону премьер-министра, получает благословение и, мгновенно превратившись в генерала, без особого труда разносит в клочья Париж, а следом половину Франции…

Нет никакой необходимости оценивать литературные возможности майора Гельдерса, не в них суть. Важно другое: «Воздушная война 1936 года» достаточно ясно характеризовала настроение умов определенного круга военщины, и не только германской. Книга Гельдерса — откровенный перепев известной доктрины итальянского генерала Джулио Дуэ, апологета тотальной воздушной войны. Это во-первых. И во-вторых, майор Гельдерс с явным пренебрежением относился к возможностям истребительной авиации, что весьма примечательно!

Но, как говорят в России, гладко было на бумаге… А когда пришел не прогнозируемый 1936 год, а настоящий, когда в небе Испании немецкие фашисты произвели «пробу пера» своих военно-воздушных сил, они не в теории, а на практике узнали, на что способны самолеты-истребители и истребители-летчики, воюющие за правое дело.

Нога Чкалова никогда не ступала на землю республиканской Испании. И все-таки Чкалов был за Пиренеями, был со своим любимым детищем — истребителем «И-16», выстраданным,

давшимся Чкалову потом и кровью.

Чтобы не уходить слишком далеко от главной темы повествования, достаточно сказать: первый дважды Герой Советского Союза Сергей Иванович Грицевец сбил на чкаловском «ишаке» («И-16») тридцать самолетов противника лично!

Не зря перешел на работу заводского летчика-испытателя Чкалов. Не зря принимал он непосредственное участие в рождении и совершенствовании первого из нескольких тысяч самолетов «И-16», построенного нашей промышленностью. Не зря!

* * *

Дети за родителей не отвечают. А родители несут всю полноту ответственности за отпрысков, несут долго, до конца.

У Валерия Павловича были все основания гордиться своим самым «трудным ребенком» — истребительным самолетом «И-16», взращенным и, как говорится, «доведенным до ума» в конструкторском бюро Николая Николаевича Поликарпова.

* * *

Летом 1933 года в Москву с кратковременным визитом прилетел Чарлз Линдберг. Он приземлился на Центральном аэродроме имени Фрунзе. Наша столица оказала радушный прием отважному американскому пилоту.

Чкалов видел его нарядный самолет, очень эффектно смотревшийся на ярко-зеленом фоне летного поля.

И снова ветер дальних странствий коснулся Валерия Павловича, как тогда, на летном поле деревни Сализи, где Чкалов наблюдал за отлетом на Шпицберген дирижабля Амундсена «Норге», как в дни рекордного маршрута Михаила Михайловича Громова.

* * *

У Бориса Слуцкого, солдата и поэта, есть такая многозначительная строка:

Делайте ваше дело,
поглядывая на небеса.

Чкалов хорошо, честно, надежно делал свое дело заводского испытателя и не мог, конечно, не «поглядывать на небеса», не мог не тянуться к горизонту, хотя всем известно, что главное свойство этой совершенно условной линии — всегда притягивать человека и никогда не даваться ему в руки…

Чкалов летал в небе заводского аэродрома, но ему было дело до всего бескрайнего, неоглядного, беспокойного неба.

Почему?

Потому что он таким родился: азартным, жадным на полеты, летчиком-деятелем, а не ремесленником воздушно-транспортного цеха.

Вот еще одно документальное и довольно неожиданное свидетельство чкаловской тяги к большому небу.

Главное управление Гражданского воздушного флота выдало ему, военному летчику-истребителю, 10 июня 1933 года пилотское свидетельство № 273. В частности, из этого документа следует: «Командир корабля 2-го класса. Разрешено совершать полеты с пассажирами, грузом и почтой на „П-1“, „П-5“, „У-2“… Налет (до 1931 г.) — 1500 часов». Это было очень большое доверие. Позже он получил пилотское свидетельство первого, а затем и международного класса…

Определенно, Чкалов думал о перелетах, думал давно и постоянно.

* * *

18 августа 1933 года состоялось первое празднование Дня Воздушного Флота СССР.

* * *

В 1933 году Антуан де Сент-Экзюпери высказал такую мысль:

> «Вероятно, главное — это не только великая радость нашего ремесла и не только связанные с нашим ремеслом невзгоды: главное — тот взгляд на жизнь, до которого возвышают эти радости и невзгоды».

И в том же году некий безвестный автор популярной авиационной книжицы самоуверенно заявил:

«Прошли героические времена авиации!»

Теперь-то мы точно знаем: героические времена авиации только еще приближались; пожалуй, даже не так: приближались самые героические времена авиации! Они были рядом. И никому не дано было предсказать, учуять, кто в ближайшие годы завоюет пальму первенства, кто будет увенчан не фигуральным, а самым настоящим колючим, зеленым лавровым венком, а над кем зазвучит траурный марш.

Будущее не угадывают, будущее создают.
Что нужно, чтобы жить с умом?
Понять свою планиду:
Найти себя в себе самом
И не терять из виду.
Хоть про сейчас, хоть про запас,
Но делать так работу,
Чтоб жить да жить,
Но каждый час
Готовым быть к отлету.

А. Твардовский

1934 год. Построен самый большой воздушный корабль из всех, виденных до той поры, — «Максим Горький». Восемь двигателей, по 840 лошадиных сил каждый, несли сорокадвухтонную громадину по небу. Восемьдесят два пассажира размещались в просторной кабине. На борту корабля находилась типография, киноустановка, мощные репродукторы, новейшее радиооборудование, автопилот, внутренняя телефонная станция на шестнадцать номеров. «Максим Горький» предназначался для агитационных полетов, и «голос неба» звучал при высоте полета тысяча метров в радиусе 12 километров.

Максимальная скорость самолета достигала 280 километров в час, по тем временам это была немалая скорость. (Доживший до наших дней пассажирско-транспортный «ЛИ-2» летает не быстрее).

1 мая 1934 года Чкалов пронесся над Красной площадью на истребителе «И-16» — самом быстроходном к тому времени боевом самолете изо всех когда-либо пролетавших над Москвой.

18 августа на Тушинском аэродроме столицы состоялся воздушный праздник. Высочайшее мастерство пилотажа продемонстрировали в этот день В. Коккинаки, С. Супрун, В. Степанчонок.

М. Алексеев произвел на глазах тысяч зрителей посадку непосредственно со штопора. Это была чкаловская школа!

В том году правительство установило высшую степень отличия в стране — звание Герой Советского Союза. Первыми Героями СССР стали семь летчиков, спасших экипаж затонувшего во льдах Арктики «Челюскина».

В 1934 году близ города Гжатска родился мальчик Юра — Юрий Алексеевич Гагарин. Тогда будущее его было еще в тумане. Но через двадцать семь лет он вознесся над изумленным миром и поднял мечту Чкалова — без посадки облететь «шарик» — на вполне реальную космическую орбиту…

* * *

Нет, не прошли героические времена авиации. Не прошли!

* * *

Отдельно и особо об истребителе «И-16».

Но прежде я, автор, Анатолий Маркуша, 1921 года рождения, начавший летать в 1938 году, позволю себе вступить в повествование от первого лица.

По какому праву? Отвечаю: по праву наследника.

К сожалению, мне не выпала честь быть ведомым Валерия Павловича (да и не могла выпасть по возрасту), и личные мои воспоминания о двух встречах (это были мимолетные встречи в аэроклубе) не дают сколько-нибудь существенного материала для публикации, но на летное поле меня, как почти всех моих товарищей, привел Чкалов, точнее, образ Чкалова, бесстрашного истребителя, обаятельного человека, подлинного героя нашего времени. И выбор военной летной школы определил Чкалов — конечно, истребительная, конечно, Борисоглебская, та самая, которую он закончил в числе первых сорока семи курсантов. И все дальнейшие, почти двадцать лет жизни, прошли под знаком Чкалова.

Мой первый самолет-истребитель «И-5», машина, на которой Валерий Павлович творил чудеса. К тому времени, когда наше поколение доросло до «И-5», самолет изрядно состарился, но мы постоянно помнили: Чкалов пилотировал на нем так, что у бывалых, видавших всякие виды механиков-старожилов волосы становились дыбом. И мы тоже старались…

Потом был «И-16», «ишак», «ишачок».

К концу тридцать девятого года «ишачок» считался пожилым аэропланом, но все еще держался в строю. И хотя из соображений

безопасности, повышенной осторожности и в силу многих других намерений начальство чем дальше, тем настойчивее ограничивало нашу молодую прыть, «ишачок» еще многое мог.

Мне особенно повезло: «И-16» я получил из рук младшего лейтенанта Артема Григорьевича Молчанова. Прежде чем стать истребителем, Молчанов достиг весьма заметных успехов в планеризме, был отмечен грамотой ФАИ за особые пилотажные заслуги. Мы уходили с Артемом подальше от аэродрома, он разгонял спарку со снижением, уверенно ставил машину в зенит и, оборачиваясь стремительными витками восходящего штопора, скупо комментировал по СПУ (самолетному переговорному устройству): «Теперь даем обратную ножку… ручечку на себя… еще на себя… ложимся на спину… убираем кренчик… и пошли вниз».

Мы пикировали с углом в девяносто градусов, и Артем тянул «ишачка» на иммельман, тянул столь энергично, что я слеп от перегрузки, вдавливался в сиденье и не всегда замечал, что «по дороге» к верхней точке полупетли мой инструктор успевал сделать чистейшую восходящую бочку…

Для нас, курсантов, Артем был богом. Мы никогда не говорили, что Молчанов пилотирует как Чкалов, но это подразумевалось…

Молчанова часто ругали за самовольство, за нарушение инструкций и дополнений к инструкциям. Его наказывали. Он отвечал словами Чкалова, теми, что уже приводились в книге. Иногда для разнообразия ссылался на Нестерова. И мы прочно усвоили с помощью нашего бога: истребитель должен, обязан пилотировать свободно, с блеском и отвагой, иначе он будет не истребителем, а обыкновенной мокрой вороной.

Артем не ставил нам в пример Валерия Павловича. Насколько мне помнится, никогда вообще не упоминал его имени всуе, но молчаливо предполагалось: если уж быть, то быть лучшим, как Чкалов. Или… не быть совсем.

Закончив летную школу, я прибыл в строевую часть и получил в свое единоличное владение «И-16» с голубой семеркой на хвосте. Развернул формуляр самолета — документ, в котором фиксируется все прохождение службы машиной, — и на первой странице прочел: «Самолет испытан. Годен к эксплуатации в строевых частях ВВС», а чуть ниже размашистая подпись — В. Чкалов. Я ошалел от счастья и, конечно, в первом же самостоятельном полете на пилотаж постарался доказать, что если уж быть, то быть лучшим… И потом неделю пасся на гауптвахте, и ужасно гордился этим, хотя даже самому себе не позволял признаться: Чкалов тоже был знаком с арестантскими

нарами…

Теперь я без стеснения пишу обо всем, что было. Пишу по праву наследника. И еще потому, что совершенно отчетливо понимаю — это ведь не обо мне, это обо всем нашем поколении, об истребителях последнего предвоенного выпуска, и прежде всего о нем, о Чкалове, который предводительствовал нами, который и после смерти оставался для нас самым авторитетным авторитетом, который почитался за нашего главного Бога и главного Судью одновременно.

И еще.

После «И-16» я пересел на истребитель Лавочкина — «ЛА-5», машину, рожденную в послечкаловское время. На фронтовом аэродроме замученный бессонницей (это было летом на Севере, когда круглые сутки стоял день и спать совершенно некогда) инженер эскадрильи, подвел меня к тупоносому грозному самолету и сказал:

— Вот владей. Надо только четыре горшка сменить… И будет зверь, а не машина…

Взглянув на свой новый аэроплан, я не придал никакого значения словам инженера о замене горшков, то есть цилиндров двигателя; я не мог оторвать глаз от бортовой надписи: «Валерий Чкалов», и чуть мельче: «Подарок горьковских колхозников».

В небе войны Чкалов был рядом с нами, вместе с нами.

И после войны… Мы никогда не цитировали его слов: «Скорость!.. Это мечта каждого летчика», но мы всегда помнили ту контрольную цифру, которую он называл — 1000 километров в час! И мы перешагнули этот рубеж *за* Чкалова и *вместе* с Чкаловым…

И теперь Чкалов стоит за моей спиной, особенно когда бывает трудно.

* * *

Самолет-истребитель «И-16» родился не сразу. Путь к этой машине был долог и тернист. Позади у конструкторского бюро Н. Н. Поликарпова осталось уже немало истребительных самолетов.

Жили и успешно несли свою службу в строевых частях предшественники «ишака» «И-5», построенные в содружестве с А. П. Григоровичем. Десять с небольшим метров — размах плоскостей, мотор воздушного охлаждения в 480 лошадиных сил, прикрытый кольцевым капотом, удачная компоновка позволяли этой машине, развивая скорость свыше 250 километров в час и

достигая высоты более 7 тысяч метров, успешно вести воздушный бой.

В 1930 году, когда летчик-испытатель Б. Л. Бухгольц вывел «И-5» на заводские испытания, летно-тактические данные этой машины выглядели достаточно убедительно.

Но жизнь не останавливается, и вскоре конструкторское бюро заложило проект новой машины, тоже биплана с мотором воздушного охлаждения в 750 лошадиных сил, с отличной компоновкой. Самолет развивал скорость 346 километров в час, поднимался на высоту 9 тысяч метров.

Это был «И-15».

Машину долго модифицировали. «И-15», «И-15-бис», «И-153»… Принципиальная схема оставалась неизменной, вносились аэродинамические коррективы, улучшался двигатель, на «И-153» впервые в отечественном самолетостроении установили убирающееся шасси. Самолет великолепно зарекомендовал себя в боевых условиях. Со временем, кроме пулеметного вооружения, получил еще и ракетное. Машины эти прожили долгую и славную жизнь. «И-15» внес поправку к мировому рекорду высоты, поднявшись в 1935 году под управлением В. К. Коккинаки на 14 575 метров…

Но чем дальше, тем очевиднее становилось — от двукрылой, бипланной схемы пора отказываться, надо отказываться, необходимо отказываться, если мы хотим выйти на новые, значительно большие скорости.

Рубеж скорости, который предстояло взять, определили в 500 километров в час!

И, как всегда в авиации, прежде всего начались прикидки, предварительные расчеты, наброски «от руки».

Поначалу концы плохо сходились с концами: было решено выполнить самолет в однокрылой, монопланной схеме, выдержав наименьшие габариты. Уменьшение площади несущих поверхностей неизбежно вело к значительному увеличению нагрузки на квадратный метр. Но зато обеспечивало больший прирост максимальной скорости. Казалось бы, то, что надо. Но большая нагрузка на квадратный метр несущих плоскостей должна увеличить посадочную скорость и скорость отрыва от земли. Значит, новому истребителю потребуются большие аэродромы, лучшее покрытие взлетных полос… Противоречие явное и, увы, не единственное…

Чтобы скорректировать посадочные характеристики, можно оснастить крыло посадочными щитками — щитки эффективное приспособление. Только они дают, во-первых, совершенно неизбежное усложнение конструкции, во-вторых, некоторую

прибавку веса; чтобы преодолеть эти нежелательные последствия, придется либо увеличивать мощность двигателя, либо…

Противоречия множились, росли, и стоило вытащить нос, как тут же увязал хвост…

Не вдаваясь в технические подробности, сформулирую так: самолет новой конструкции всегда компромисс, и чем ближе этот компромисс к гармоническому идеалу, тем лучше.

Любой самолет может быть выражен рядом уравнений со многими неизвестными. Уравнения эти всегда решаются трудно. Неизвестные вступают в яростную борьбу между собой, далеко не все расчетные величины удается вычислить, получить, что называется, «на кончике пера». Многие добываются и выверяются в экспериментах, при продувках в аэродинамических трубах, сначала моделей, а потом и самолета-прототипа; ряд неизвестных определяется на стендовых испытаниях, так сказать, методом проб и ошибок… Применительно к «И-16» компромисс был особенно сложным и глубоким. И когда пришло время летных испытаний, хотя конструкторы и понимали, что при самом наилучшем стечении обстоятельств не все уравнения решены до конца, и это нормально, естественно, все волновались.

Чтобы с уверенностью сказать: получилась машина (или не получилась), чтобы найти слабые звенья конструкции, поддающиеся (или не поддающиеся) усовершенствованию, доводке, проводятся испытания в воздухе. Только полет может окончательно ответить — годится машина для жизни в небе или не годится. Летные испытания принято называть экзаменом. И каждый, причастный к созданию нового самолета, волнуется и каждый глубоко в душе переживает — лишь бы экзамен, пусть самый строгий, не превратился в суд…

Самолет «И-16» был принципиально новым истребителем: моноплан с крыльями непривычно толстого профиля, с коротким фюзеляжем, без единой расчалки, без единого подкоса; над фюзеляжем, кроме пилотского фонаря кабины, ничего не выступало, не портило аэродинамических форм; у машины убиралось шасси. Словом, и аэродинамики, и конструкторы, и прочнисты, и вооруженцы — решительно все участники создания «И-16» внесли свой вклад в эту машину. И все с нетерпением ждали ее первого полета и слова летчика-испытателя.

Когда в декабре 1933 года Валерий Павлович Чкалов, уже прекрасно зарекомендовавший себя испытаниями поликарповских истребителей «И-5», «И-15», впервые сел в кабину «ишака», никто не сомневался: машина полетит! Другое дело, *как* полетит? Вот на этот-то главный вопрос и должен был ответить летчик.

Первые рулежки по земле показали — самолет родился с норовом, удерживать на нем прямолинейное направление разбега трудно, надо действовать точными, двойными движениями педалей — дал, убрал, дал и снова убрал; резкого торможения машина совершенно не терпит.

В полетах обнаружилось — «И-16» имеет тенденцию к сваливанию на крыло, стоит только вытянуть его на близкие к критическим углы атаки.

Потом, когда машина поднялась в воздух, выявились новые несовершенства конструкции. Особенно много хлопот доставляло убирающееся шасси.

Поначалу не срабатывала лебедка. Если Чкалов еще кое-как убирал шасси, то у других летчиков на эту операцию просто не хватало сил. Довели подъемник. Шасси стало убираться сравнительно спокойно. Но тут выяснилось — убираться колеса убираются, а вот выходить не всегда выходят.

В одном из полетов Валерию Павловичу пришлось вытряхивать застрявшие в куполах шасси пилотажем, создавая резкие переменные перегрузки.

Сумасшедший пилотаж продолжался почти сорок минут, у Чкалова пошла кровь носом, пока, наконец, стойки шасси не заняли посадочного положения.

Потом были неприятности с лыжами: оборвался амортизатор, державший лыжу в горизонтальном положении. Лыжа стала торчком, и Чкалову пришлось садиться на одну ногу с высокого выравнивания, парашютируя перед самой землей. Это была более чем опасная посадка…

Первые полеты на пилотаж тоже не обрадовали: стоило порезче потянуть ручку на себя, как машина почти без предупреждения срывалась в штопор, срывалась с любого режима — с виража, с горки, с петли, с переворота…

Как рождаются аэродромные слухи, точно не установлено. Однако известно доподлинно — слухи эти распространяются с быстротой степного пожара.

Чкалов еще не закончил программы летных испытаний, а все уже говорили: опасный самолет, на среднего летчика не рассчитан.

* * *

По мере доводки и ряда переделок все увереннее улучшались показатели «И-16». Максимальная скорость — 505 километров в час, потолок — 9 тысяч метров. Но цифры эти были добыты не

сразу и сами по себе не могли опровергнуть молву, прочно присвоившую «И-16» звание самой опасной машины, тем более что в чем-то молва эта была оправдана.

Достаточно сказать, что в одном из полетов, когда катастрофа казалась неминуемой самому Чкалову, Валерий Павлович отодрал кусок обшивки, нацарапал на нем: «Самолет стоящий, следует продолжить испытания», расписался и сбросил эти слова-завещание на аэродром…

В какой-то момент дрогнул даже главный конструктор и приостановил испытания. Его поддержал директор завода, склонявшийся к тому, чтобы подвести итог и признать — машина не удалась. Обидно, конечно, но бывает. Строить новые самолеты — не чай пить, без неудач не обходится…

Но тут взбунтовался Чкалов: отказываться от такого самолета — преступление! Доводы его были вескими, но не решающими. Чкалов понимал — дело висит на волоске. И тогда Валерий Павлович обратился с Георгию Константиновичу Орджоникидзе. Под влиянием народного комиссара тяжелой промышленности, любившего Чкалова, очень доверявшего его таланту, испытания были возобновлены и, как известно, доведены до блистательного завершения.

Правда, даже после того, как «И-16» был принят на вооружение и пошел в серийное производство, Чкалов потратил еще немало усилий, разъезжая по строевым частям, демонстрируя рядовым пилотам, что за золотая машина дается им в руки, личным показом уничтожая миф об опасности его любимого «ишака».

* * *

Современник Чкалова, один из самых мыслящих и образованных в инженерном отношении летчиков эпохи, заметил однажды: «Видимо, совершенство достигается не тогда, когда нечего более добавить, а тогда, когда ничего больше нельзя отсечь…»

Эти слова могут быть с абсолютной точностью приложены к истребителю «И-16», самому совершенному самолету тридцатых годов нашего века.

И еще тот же летчик говорил: «На вершине своего развития машина как бы перестает быть машиной». И это верно! Внешне «И-16» напоминал окрыленную пулю. В ней, в этой удивительной пуле, я утверждаю по собственному опыту, жила трепетная живая душа. Душа машины раскрывалась не сразу, она не была

ангельской, не-ет! Но она умела платить за любовь любовью, за нежность — нежностью, а за подлинное мастерство дарила летчикам жизнь и победу над врагом. Дарила, пока могла дарить, пока не состарилась.

* * *

Совсем недавно я вновь встретился с «И-16», поставленным на вечное хранение в городе Чкаловске, в музейном ангаре. Взглянул и подумал: а ведь и сегодня, когда новые времена принесли в авиацию совершенно новые формы, наш старый добрый «ишачок» не кажется архаичным. «И-16» — объективно красивая машина, такая же красивая, как стреловидный «МИГ», как классический «ТУ-104».

С волнением поднялся я в кабину чкаловского «И-16», взял ручку управления на себя, покачал элеронами и только тут ощутил прилив непонятного беспокойства: не полетит, больше не полетит… И не сразу сообразил, в чем дело: самолет утратил свой неповторимый живой запах — трепетный аромат чистого бензина, горьковатый присадок перегретого масла, пронзительно-острый дух эмалита…

Самолет умер. Осталась лишь форма. Прекрасная и вечная… Ну что же, все проходит. Так и должно быть.

* * *

Тридцать лет для человека, треть жизни проработавшего в авиации, овладевшего несколькими десятками самолетов разных конструкций, — солидный возраст.

Существует мнение, что настоящего человека определяют прежде всего три качества: независимость, снисходительность, юмор. Если даже не считать это утверждение исчерпывающим и достаточно строгим, все равно любопытно «примерить» его к Чкалову.

Независимость? Да, он был независимым. И эту ярко выраженную черту характера пронес через многие испытания судьбы, начиная от выбора ремесла летчика и кончая отчаянной борьбой за жизнь истребителя «И-16».

И ни девятнадцать дней, проведенных в брянской тюрьме, ни многочисленные укусы недоброжелателей — ничто не повлияло на это завидное его свойство, устойчивое, как сама Россия, неисчерпаемое, как Волга, на берегу которой он родился,

возмужал, встал на собственные ноги.

Снисходительность? Снисходительность давалась Чкалову труднее, особенно в ранние годы. Когда совсем молодого летчика Чкалова спросили:

— Что, по твоему мнению, надо сделать с летнабом, нечаянно полоснувшим из турельного пулемета по старту (только по счастливой случайности дело обошлось без человеческих жертв. — А. М.)?

Чкалов без колебаний ответил:

— Судить…

С годами, однако, он сделался терпимей и многое прощал товарищам, друзьям, коллегам. Многое, но не все.

Валерий Павлович совершенно непримиримо относился ко всякой плохой работе, к тому, что принято называть тяп-ляп.

Уже в бытность свою народным депутатом, он зашел однажды за кулисы Горьковского городского театра. Увидел жалкие занавески, продувные артистические уборные, запустение и грязь в подсобных помещениях и пришел в ярость.

Чкалов долго стыдил руководителей театра:

— Какое, к чертям собачьим, может быть искусство в таком хлеву? (Вероятно, биограф еще смягчил подлинный чкаловский текст).

Чкалов решительно потребовал дополнительных ассигнований на ремонт, благоустройство здания и упорядочение актерского быта. И не успокоился до тех пор, пока не добился своего.

Юмор? Все, кто помнит живого Чкалова, отмечают его находчивость, остроумие, умение по достоинству оценить чужую шутку.

Однажды в актерской компании (Чкалов очень любил общаться с людьми искусства) конферансье, развлекавший собравшихся, «скомандовал»: «Герой Советского Союза Чкалов, изобразите штопор» (Г. М. Ярон и Н. П. Смирнов-Сокольский уже изобразили милиционера и пешехода-штрафника). Валерий Павлович отреагировал моментально: достал перочинный ножик из кармана, открыл штопор и сказал: «Пожалуйста».

Вот еще два, пожалуй, даже более типичных диалога, характеризующих чкаловское чувство юмора.

Шел чрезвычайно ответственный разговор о предстоящем перелете через Северный полюс в Соединенные Штаты Америки. У всех в памяти еще была свежа неудача С. А. Леваневского, постигшая его на самолете «АНТ-25». От исхода совещания зависело все.

Сталин. Все-таки один мотор… Это надо не забывать…

Чкалов. Товарищ Сталин, мотор отличный… нет оснований беспокоиться. А кроме того, один мотор — сто процентов риска, а четыре — четыреста…

И это была та крошечная, вовремя брошенная на весы гирька, которая окончательно склонила чашу в пользу перелета, в пользу Чкалова…

И другой диалог, происшедший позже, на борту трансатлантического лайнера «Нормандия», при возвращении из США:

Попутчик (миллионер). Вы богаты?

Чкалов. Да, очень богат.

Попутчик. В чем же выражается ваше богатство?

Чкалов. У меня сто семьдесят миллионов.

Попутчик. Сто семьдесят!!! Чего — рублей или долларов?

Чкалов. Нет, сто семьдесят миллионов человек, которые работают на меня, так же как я работаю на них…

* * *

Приближался самый решительный день чкаловской жизни, тот поворотный пункт маршрута, с которого начнется стремительное вознесение Валерия Павловича на высочайшую орбиту доверия, всенародного признания, всемирной славы.

А пока была будничная работа летчика-испытателя. Работа эта требовала постоянного напряжения ума, воли, физических сил, медленно, но верно вытрепывала нервы…

А пока были встречи с самыми разными людьми и неизбежные мелкие заботы, иногда радостные, иногда горькие, без которых не обходится ни одна жизнь, особенно если жизнь эта открытая, жизнь для всех.

Приезжали василёвцы, земляки Чкалова, и он доставал всеми правдами и неправдами билеты в Большой, в Художественный театры, вел своих гостей на «Евгения Онегина», на «Трех сестер».

Пусть запомнят Москву!

У кого-то заболевал ребенок, и Валерий Павлович заботился о лекарствах, раздобывал самого-самого надежного доктора и лично вез его к малышу.

Нет ничего важнее в жизни, чем дети!

Впадал в тоску друг, и Чкалов спешил к нему: не столько утешить, сколько «накрутить», отругать, дать совет к действию. Обидится — ничего. Зато злее станет, не раскиснет.

Послушать со стороны, взглянуть мельком, могло показаться: грубоват Чкалов, резок, не очень-то выбирает выражения, а вот

народный артист СССР Борис Ливанов, сосед Чкалова по дому, напишет в своих воспоминаниях: «Я часто думаю, чего в Чкалове больше: мужества или нежности?»

А пока была просто жизнь. Жизнь человека, тесно переплетавшаяся с жизнью других людей, родных, близких, товарищей, сослуживцев, знакомых и вовсе незнакомых; жизнь, оставлявшая еще не очень яркий след на огромном полотне общей жизни народа, страны, мира.

* * *

1935 год начался важнейшим событием — с 1 января были отменены карточки на хлеб. Теперь не многие уже могут себе представить, какого масштаба было это событие — свободная, неограниченная продажа хлеба.

1 января в «Правде» были напечатаны слова академика И. П. Павлова: «О чем я мечтаю? Я мечтаю о том, чтобы добиться возможности оздоровления человечества, чтобы люди, вступающие в брак, давали физически здоровое, умное, мыслящее поколение. Этого я добиваюсь…»

В этот же день Горьковский автомобильный завод торжественно отметил трехлетие своей работы. 83 500 автомобилей и 115 тысяч моторов выпустили за три года чкаловские земляки. Сегодня эти цифры выглядят более чем скромно, а в ту пору они были предметом всеобщего восхищения.

* * *

Деловито, буднично, в три строки газеты сообщают: «Два кружка по изучению английского и немецкого языков работают на заводе синтетического каучука в Воронеже…»

* * *

Выставку советской графики в Лондоне за 19 дней посетило 9 тысяч человек. 120 работ были приобретены посетителями. Это много, особенно если учесть деловой спад в Европе тридцать пятого года, серию банкротств и прочих кризисных явлений экономики.

* * *

Выступая на съезде Советов, заместитель народного комиссара обороны М. Н. Тухачевский, говоря о развитии авиации, заметил: «Мы сейчас имеем, например, увеличение скоростных показателей наших истребителей и бомбардировщиков в полтора-два раза. Увеличение дальности полета и грузоподъемности бомбардировщиков произошло почти трехкратное».

* * *

Амелия Эрхарт, выдающаяся американская летчица, перелетела Тихий океан. В «Правде» появляется фотография мужественной женщины и несколько приветственных слов.

* * *

В ночь с 12 на 13 февраля терпит катастрофу самый большой дирижабль в мире — «Мэкон». Из 83 человек, находившихся на его борту, гибнут трое, восемьдесят спасены.

* * *

20 марта В. С. Молоков приземляется на Диксоне, благополучно завершив перелет по маршруту: Москва — Казань — Свердловск — Курган — Омск — Новосибирск — Красноярск — Подкаменная Тунгуска — Игарка — Усть-Порт — Диксон.

* * *

В Харькове открывается памятник Тарасу Шевченко.

* * *

Заканчиваются съемки фильма «Летчики».

* * *

2 апреля Вера Федорова устанавливает мировой рекорд высотного парашютного прыжка. Покинув борт самолета на

высоте 6356,6 метра, ленинградская спортсменка своим тридцать четвертым прыжком вписывает еще одно русское имя в таблицу ФАИ.

* * *

29 апреля в нашей печати была опубликована карта Германии, усыпанная зловещими черными кружочками. Крупно набранный заголовок сообщал: «258 аэродромов в Германии». Ссылаясь на французский журнал, газета писала: «Заявление Геринга о том, что с 1 апреля 1935 года Германия обладает воздушными силами, достаточными для отражения любой атаки в любой момент, в переводе на военный язык означает, что германский воздушный флот готов к полету, т. е. он готов атаковать и пропитан волей к немедленному нападению».

* * *

1 мая 1935 года в воздушном параде над столицей приняло участие около восьмисот самолетов, возглавляемых флагманским кораблем «Максим Горький»; завершая демонстрацию воздушной мощи страны, Чкалов провел над Красной площадью пятерку скоростных истребителей. Крыло к крылу. Клином. Они сверкнули над Спасской башней разящим мечом и вертикально ушли в высоту, растворились в синеве праздничного неба.

Это был последний аккорд напряженной и мужественной увертюры.

* * *

И вот пришел его день, 2 мая 1935 года.

* * *

В своей книге «Высоко над землей», вышедшей, увы, посмертно, в книге, адресованной детям, тем, кого Чкалов любил больше всего на свете, Валерий Павлович так описал этот день.

«2 мая 1935 года я стоял на аэродроме, вытянувшись „в струнку“, спиной к мотору моего любимого самолета.

Лучшие наши конструкторы и летчики выстроились для встречи.

Мы дружно ответили на приветствие первого маршала, наркома обороны товарища Ворошилова. Рядом с ним шли Сталин и Орджоникидзе.

С волнением смотрел я на вождя народов, приближавшегося ко мне. Я увидел, как Климент Ефремович показал на меня товарищу Сталину. Они остановились. Полуденное солнце освещало их.

Иосиф Виссарионович поздоровался со мной и начал задавать мне вопросы. Мне показалось, что это говорит давно знакомый товарищ. Расспрашивая меня о моей работе, товарищ Сталин показал большое знание авиации.

Очевидно, Ворошилов уже рассказывал ему о моих воздушных приключениях, потому что Иосиф Виссарионович спросил меня:

— Почему вы не пользуетесь парашютом, а обычно стараетесь спасти машину?

Я объяснил, что летаю на опытных ценных машинах, которые надо беречь во что бы то ни стало. Во время испытания мысль направлена к тому, чтобы благополучно довести машину до земли.

— Ваша жизнь, — сказал товарищ Сталин, — дороже нам любой машины. Надо обязательно пользоваться парашютом, если есть в этом нужда!

Мне предложили показать фигурные полеты.

Я запустил мотор и свечой взвился в воздух на моей прекрасной машине. Я старался проделать самые сложные фигуры особенно красиво и легко…»

Тому, кто не жил в то время — а я жил, — просто невозможно вообразить, что значили эти несколько одобрительных слов, как тогда реагировали люди на внимание Сталина, направленное на определенное лицо.

2 мая имя Чкалова узнала вся страна.

И Чкалов, конечно, прекрасно осознавал всю значительность происшедшего. И всячески подчеркивал потом, что слова, обращенные к нему, Чкалову, были адресованы всем пилотам Союза.

В недавнем прошлом опальный военный летчик Чкалов, изгнанный из армии, несчетно «проработанный», осужденный, густо увешанный малопочетными «бирками» лихача, считал себя в неоплатном долгу перед своей страной, перед народом, с этого

дня и до последнего своего вздоха. И это в конце концов было оплачено им самой высокой ценой, доступной человеку, — ценой жизни.

* * *

После воздушного парада в Грановитой палате Кремля состоялся прием. Руководители страны чествовали авиаторов. В числе приглашенных были многие летчики-испытатели, естественно выглядевшие в этот день именинниками.

А. И. Жуков, бывший инструктор Чкалова, работавший в ту пору заводским испытателем, вспоминает:

> «Вдруг он (Чкалов. — А. М.) поднял руку, призывая к вниманию. Зал затих. Чкалов звонко произнес слова, поразившие меня. Мне показалось, что здесь, в Грановитой палате, они прозвучали подобно громовому раскату.
>
> — Учеников хвалят за учителей. Если говорят обо мне хорошо, значит, это хорошее и о том, кто учил меня летать. А мой дорогой инструктор по московской школе здесь. Вы его знаете. Это Александр Иванович Жуков… — И Валерий Павлович показал на меня».

Чкалов умел быть благодарным. И это очень характерно для Валерия Павловича: буквально в первые же часы так трудно доставшегося ему торжества поделиться своим счастьем с товарищем, принародно отдать ему часть своей новорожденной славы, частицу душевного тепла.

И это был не случайный порыв.

Позже, когда позади остались оба грандиозных перелета над Арктикой и слава Чкалова стремительно подымалась все выше и выше, он, выступая в самых различных собраниях, делясь своими мыслями, ощущениями, переживаниями с тысячами слушателей, снова и снова подчеркивал исключительные заслуги своего второго пилота Георгия Филипповича Байдукова и своего штурмана Александра Васильевича Белякова, благодаря самоотверженности, опыту, умению и мужеству которых все получилось так хорошо, как было.

Однажды во время очередной встречи представитель зарубежной газеты, деликатно перебив его, спросил:

— Простите, а мистер Чкалов принимал участие в перелете?

5 мая 1935 года было опубликовано постановление ЦИК Союза ССР: конструктор Николай Николаевич Поликарпов за

создание новых высококачественных конструкций самолетов и летчик-испытатель Валерий Павлович Чкалов за неоднократно проявленную исключительную смелость и мужество при испытании этих самолетов награждались орденом Ленина.

Представление к высшей правительственной награде было собственноручно написано Григорием Константиновичем Орджоникидзе, народным комиссаром тяжелой промышленности, на листке его рабочего блокнота. И вот что обращает на себя внимание — главный конструктор и летчик-испытатель не разделялись в этой записке абзацем, не отмечались принятыми в таких случаях цифирками:

1. Поликарпов Николай Николаевич.

2. Чкалов Валерий Павлович.

Их имена легли в *одну строку,* были расположены по алфавиту. И думается, мудрый Серго Орджоникидзе совсем не случайно поставил конструктора и испытателя рядом, почти в обнимку.

Так народный комиссар демонстрировал равное уважение к обоим, так он, вероятно, в назидание тем, кто позволял себе снисходительно поглядывать на летчиков, если не именуя их вслух, то в душе приравнивая к сословию «воздушных извозчиков», а в лучшем случае к отважным исполнителям, говорил: аккуратней, товарищи!..

* * *

Вступивший в четвертый десяток, Чкалов распрямил свои широченные плечи, вздохнул полной грудью, помолодел, окрылился. Тут можно бы наговорить много возвышенных слов и, вероятно, найти достаточно выразительные и яркие метафоры, чтобы охарактеризовать его душевное состояние. Но я предпочитаю точные формулировки и поэтому еще раз обращаюсь к авторитету ученого, психолога профессора Л. П. Теплова:

> «Человеку необходимо, чтобы общество своевременно и убедительно отвечало ему, правильно ли он поступает».

Общество ответило: правильно!

И к великому счастью, ответило с не очень большим опозданием.

* * *

Орден Ленина Чкалов привернул (тогда орден не имел колодки и прикреплялся к одежде винтом) к потертой летной кожанке, той самой, что вместе с хозяином успела побывать во многих воздушных переделках, той, что хранила на плечах следы потертостей от парашютных лямок и самолетных привязных ремней.

Нам
пить в грядущем
все соки земли,
как чашу,
мир запрокидывая… —

это сказал Владимир Маяковский.

* * *

За необыкновенно щедрый подарок судьбы надо было отплачивать. Чкалов понимал это, чувствовал и беспокоился — никакой сверхпилотаж на самом новом, самом скоростном истребителе не казался ему достойной благодарностью; нужно было что-то большее, не столь скоротечное, что-то оставляющее след в небе и на земле.

Давно уже установлено — случай ищет достойных, удача выбирает наиболее подготовленных, и находит только тот, кто ищет.

Чкалов искал.

И случай самолично явился к Валерию Павловичу на квартиру, в дом № 76 по Ленинградскому шоссе; пришел однажды вечером без предварительного предупреждения, пришел в лице старого товарища по НИИ Георгия Филипповича Байдукова, исполнявшего в полете С. А. Леваневского обязанности второго пилота «АНТ-25».

В доме Байдуков ничего говорить не стал, вытащил Чкалова «прогуляться». Бульвар был освещен тускло, кроны старых лип затеняли редкие фонари. Едва слышно лопотали на ветру совершенно черные листочки. Байдуков усадил Чкалова на скамейку и без лишних слов изложил суть дела, с которым пришел к нему.

Леваневский от «АНТ-25» отказался. Свои дальнейшие планы

Сигизмунд Александрович связывает теперь с четырехмоторным кораблем конструкции В. Ф. Болоховитинова.

Самолетов «АНТ-25» построено два. Одной машиной занимаются М. М. Громов, А. Б. Юмашев, С. А. Данилин, второй «АНТ-25» пока свободен.

Если Чкалов возьмет дело в свои руки, ему и «АНТ-25» и перелет безусловно доверят.

Что касается машины, он, Байдуков, в машину верит и за нее ручается.

Разговор был долгим, разговор затрагивал множество подробностей, технических прежде всего и не технических тоже, но суть его сводилась к тому, что изложено здесь в нескольких строчках.

И Чкалов согласился.

Действительно, машину Валерию Павловичу доверили, но маршрут перелета изменили: вместо Москва — Северный полюс — Сан-Франциско чкаловскому экипажу предстояло, вылетев из столицы, подняться по меридиану далеко на Север, миновать арктический остров Викторию, пройти над Северной Землей, далее до Петропавловска-на-Камчатке, и отсюда следовать в южном направлении, пока хватит горючего и насколько позволит погода…

* * *

20 июля 1936 года в 2 часа 45 минут по Гринвичу Чкалов оторвал перегруженный краснокрылый «АНТ-25» от стартовой дорожки Щелковского аэродрома и начал свой первый арктический перелет.

Но прежде были месяцы подготовки, дни напряженных тренировок, раздумья над графиком предстоящего полета, изучение и уточнение навигационных карт, отладка радиоаппаратуры, подгонка полярного обмундирования, опробование спасательных средств, проверка бортовых пайков… Словом, как перед каждым новым взлетом, была обстоятельнейшая и весьма будничная работа на земле и в воздухе.

И не все шло гладко, особенно в последние дни, когда, казалось бы, не должно было возникать никаких неожиданностей.

14 июля во время тренировочного полета, когда экипаж, оторвавшись от земли, приступил к уборке шасси и электромотор подъемника старательно наматывал трос, подтягивая колеса к крыльям, послышался глухой удар. Стойки застряли в

полуубранном положении.

Экипаж несколько часов кружил в районе аэродрома, пытаясь устранить неисправность.

А. В. Беляков, штурман, вспоминает: «С земли предполагали передать нам с другого самолета, если необходимо, инструменты, приборы и пр.».

Находившийся на аэродроме М. М. Громов собирался уже садиться в свою машину, чтобы осуществить этот весьма рискованный, не запланированный ранее эксперимент, когда чкаловскому экипажу с огромным трудом удалось наконец буквально вытянуть одну стойку шасси в посадочное положение…

Можно представить, какие мысли одолевали в эти часы Чкалова, какого труда ему стоило делать то, что следовало, и не прийти в отчаяние.

Но вторая нога так и не вышла.

И тогда командир корабля принял решение: «Буду производить посадку на одну ногу».

По поводу этого чкаловского решения А. В. Беляков весьма сдержанно замечает: «От этой посадки зависел вопрос, состоится ли перелет в 1936 году». Полагаю, что от этой посадки зависело много большее.

К счастью, Чкалов безукоризненно приземлил машину на две точки и аккуратненько в самом конце пробега опустил обезноженную консоль на зеленую траву…

Это было 14 июля.

Наземные службы работали день и ночь. Неисправность была устранена, механизм уборки шасси заново отрегулирован и тщательно проверен. 16-го экипаж провел последний тренировочный полет.

* * *

Стоит ли теперь, когда о перелете написано множество статей, книги, стихи, еще раз пересказывать все перипетии экипажа в воздухе? Думаю, не стоит. Любознательный читатель сумеет, если заинтересуется деталями, найти нужный ему материал в любой библиотеке. Поэтому скажу сразу: через 56 часов 20 минут, пройдя 9374 километра, из них 8774 по маршруту и 600 в обход циклонов в районе Северной Земли и Охотского моря, Чкалов приземлился на острове Удд.

Дело было сделано. Хочется проследить и попытаться понять, как это грандиозное дело удалось, благодаря чему?

Основа успеха — и едва ли это может вызвать у кого-нибудь

сомнение — машина «АНТ-25». Летательный аппарат для своего времени выдающийся, уникальный. Но, как известно, самолеты сами не летают.

Заглянем в записи штурмана перелета А. В. Белякова:

«Было решено, что каждый из нас работает 12 часов и 6 часов отдыхает. Чкалов 12 часов пилотирует, 6 отдыхает. Байдуков 6 часов пилотирует, 6 часов несет штурманскую вахту и занимается связью, а затем 6 часов отдыхает, я 12 часов несу штурманскую вахту и работаю по связи, 6 часов отдыхаю. Такая очередность позволяла не утомляться и после каждых 12 часов работы иметь 6 часов отдыха» — сказано деловито, буднично, и двенадцать часов непрерывного пилотирования объявляются само собой разумеющейся нормой, хотя просидеть не отрываясь за штурвалом полдня, даже в наиболее благоприятных условиях, ой-ой-ой какая нелегкая задача!

Однако жизнь внесла в этот напряженнейший распорядок серьезнейшие поправки.

20–21 июля вахта Белякова продолжалась 21 час без единого перерыва. В это время Чкалов и Байдуков поочередно единоборствовали с мощнейшим циклоном.

Слово Г. Ф. Байдукову:

> «В районе Северной Земли „АНТ-25“ попал в сильный арктический циклон с многоярусной облачностью. В течение пяти с лишним часов экипаж пробивался на высоте более 4 тысяч метров слепым полетом при лобовом ветре, временами доходящем до 70 километров в час, при обледенении самолета».

Значит, перелет удался благодаря выдержке всех членов экипажа, благодаря безупречному взаимодействию и полному единодушию.

Запомним это и еще раз послушаем А. В. Белякова:

«…мы решили обойти циклон… слева, с севера и северо-востока.

Путь самолета в это время представлял собой ломаную линию. По моим записям мы изменяли курс 19 раз (!). Учитывая, что в этом районе имеется большое магнитное склонение, доходящее местами до +40 и +50° (обычное склонение в средних широтах редко превышает 9–12°. — А. М.), и что сведения об этом склонении были недостаточно достоверны, можно себе представить, насколько была затруднительна штурманская работа» — снова спокойствие и деловитость сквозят в каждом слове штурмана. А ведь какой адов труд была эта самая штурманская работа!

Значит, перелет удался благодаря высочайшему профессиональному мастерству экипажа и великолепной собранности.

«В 8 часов 45 минут, пробивая облачность вниз, мы вышли к восточному берегу Сахалина. Сличая карту с местностью, я отметил, что самолет уклонился от маршрута к северу на 30 километров. (Даже на уровне сегодняшних навигационных возможностей это более чем отличный результат, — А. М.).

Мы летели над землей всего в 100 метрах. Затем, когда самолет вышел к морю около северной части Сахалина, высота уменьшилась до 50 метров, а затем до 30 (определенно напрасно ругали и наказывали молодого Чкалова за пристрастие к бреющим полетам! — А. М.). Начался дождь…

Полет на высоте 20–30 метров над разъяренным морем, в дождь, при низкой облачности и сильном ветре был чрезвычайно утомителен…» — снова очень спокойно, я бы сказал, очень буднично пишет А. В. Беляков. Очень! А ведь подвиг уже совершился. И не будет преувеличением сказать, что перелет удался благодаря самоотверженности всего экипажа.

Надо заметить особо: радиосвязь в перелете работала неустойчиво, мучали помехи, временами слышимость исчезала вовсе. Волей-неволей все решения командиру корабля приходилось принимать самому, лично, без подсказки и помощи земли. Все, кроме одного.

> «Приказываю прекратить полет… Сесть при первой возможности… Орджоникидзе».

* * *

Остров Удд — крошечный клочок суши, затерянный в океане. Сесть на него было мудрено, но Чкалов сел, и сел безукоризненно.

Появление краснокрылого самолета с нерусскими буквами на борту — NO 0–25 — вызвало немалый переполох среди местных жителей, ничего о перелете не знавших, существовавших без радио и общавшихся с внешним миром только от случая к случаю. Но все скоро выяснилось, и экипаж получил приют в гостеприимном жилище Фетиньи Андреевны Смирновой (запомните имя этой женщины!).

Да, все скоро выяснилось, все, кроме, пожалуй, самого главного, — как взлетать?.. Узкая галечная полоска приняла самолет, но выпустить его ни за что бы не выпустила. Но бойцы

отдельного строительного батальона, переброшенные на остров Удд из Николаевска-на-Амуре, за одни сутки изготовили бревенчатую взлетную полосу и обшили ее дощатым настилом.

Всякий подвиг непременно имеет продолжение.

* * *

По дороге в Москву «АНТ-25» приземлился в Хабаровске для дозаправки горючим и детального осмотра машины. Здесь состоялась первая торжественная встреча участников перелета. Но мне хочется рассказать не о цветах, оркестрах, овациях и пламенных речах — все это было, а об одном небольшом, на первый взгляд даже малосущественном происшествии, тем не менее весьма ярко характеризующем Чкалова-человека.

Среди множества встречавших «АНТ-25» людей был и Лев Борисович Хват, специальный корреспондент «Правды» и давний приятель Валерия Павловича. Трудно понять, каким образом это ему удалось, но факт остается фактом — дотошный, цепкий репортер, а Хват был первоклассным газетчиком, сумел уговорить Валерия Павловича взять его на борт «АНТ-25» пассажиром до Москвы. Много лет спустя Лев Борисович с удовольствием рассказывал мне, как он ликовал, вырвав обещание у Чкалова, как заранее радовался, предвкушая возможность поставить под очередной коротенькой информацией — «Борт самолета „АНТ-25“». И было чему радоваться, было чем гордиться — завтра Хват должен был стать единственным в мире пассажиром такого корабля!..

И вот это обещанное Чкаловым завтра наступило. Взлет, набор высоты… В кабине — четверо.

1 тысяча метров — облака не кончаются, 2 тысячи — не кончаются, 4 тысячи — не кончаются…

Этого никто не ожидал. Экипаж надевает кислородные маски. Масок, естественно, три…

5 тысяч — облака…

Байдуков обращает внимание Чкалова на состояние его приятеля: Хват ежится в своем летнем плащишке и как-то странно глотает воздух, судорожно, открытым ртом… Правда, при этом он старается улыбаться…

6 тысяч метров — облака…

Человек без кислорода, даже хорошо натренированный в высотных полетах, на 6 тысячах долго продержаться не может.

Кислорода на борту было мало, если делиться с корреспондентом, по очереди отдавая ему свои маски, на всех не

хватит.

И Чкалов принимает решение: ложится на обратный курс и возвращается в Хабаровск.

Его ждала столица, его, без преувеличения, ждал весь народ. Но он, подчиняясь элементарному благоразумию, все-таки вернулся.

Однако самое интересное впереди.

Очутившись вновь в Хабаровске, Хват впал в черную меланхолию — ясное дело, во второй раз Чкалов его на борт не пустит. Чкалов, конечно, Чкалов, но ведь с него и так спросят — почему вернулся, и, надо думать, когда узнают истинную причину, спасибо не скажут.

Но на следующий день погода изменилась, и Чкалов снова взял Хвата на борт и доставил до самой Москвы.

Таким уж он был человеком — верным. Верным, как компас.

* * *

24 июля 1936 года Валерий Павлович Чкалов, Георгий Филиппович Байдуков и Александр Васильевич Беляков были возведены в ранг Героев Советского Союза.

В их честь был дан прием в Кремле, их приветствовали тысячи, сотни тысяч людей, их засыпали телеграммами, письмами, мальчишки охотились за героями — хоть взглянуть!..

И в эти дни пьянящей радости, подлинного ликования Чкалов, выступая перед руководителями партии и правительства, просил, как награду, разрешить его экипажу новый полет — через полюс…

Именно так: он просил разрешить новый полет, как награду, потому что был убежден «нас не трое, а тысячи, которые могут выполнить любой маршрут», тысячи рядовых пилотов, готовых принять любое бремя ответственности перед своей страной, перед своим народом.

* * *

В августе 1936 года специальным решением ЦК ВКП(б) Чкалов Валерий Павлович был принят в члены Коммунистической партии.

* * *

Как ярко светило солнце в конце этого удивительного лета, как разнообразна, как переполнена стала жизнь Валерия Павловича.

Художник М. О. Штейнер писал его портрет. Приходилось позировать в меховой летной одежде, дома. Жарко, утомительно. Но Чкалов не роптал, и не потому, что так уж хотел быть «увековеченным», нет, просто он уважал чужой труд и отчетливо понимал — это необходимо художнику.

Чтобы скрасить утомительные сеансы, Валерий Павлович включал «музыкальное сопровождение» — заводил патефон, и в комнате снова и снова звучали голоса Козловского, Шаляпина…

Чкалов всегда тянулся к искусству: он дружил с Иваном Михайловичем Москвиным, Василием Ивановичем Качаловым, Михаилом Михайловичем Тархановым, Михаилом Михайловичем Климовым, Алексеем Николаевичем Толстым; Чкалов охотно встречался и со многими другими актерами, литераторами, художниками.

* * *

Чкалову приходилось теперь много выступать: в заводских клубах, на многолюдных собраниях, в воинских частях, перед студентами, перед детворой. Он очень уставал от этих встреч, но не отказывался, понимал: народ хочет видеть, народ хочет знать своих героев.

Все, кто слышал Чкалова, единодушно подтверждают: Валерий Павлович был наделен врожденным ораторским даром, он выступал свободно, без шпаргалок, говорил легко и образно, воодушевлялся сам и воодушевлял аудиторию. Он был агитатором в самом лучшем, изначальном смысле этого понятия, рожденного от итальянского слова agite, что значит волновать…

* * *

В то лето Чкалов особенно сблизился с И. А. Менделевичем, работавшим над скульптурой Валерия Павловича, которой волею судеб суждено было стать первым и лучшим памятником летчику.

И. А. Менделевич в своих воспоминаниях оставил такую запись:

> «Особенно характерно было его лицо, как бы созданное для лепки: скульптурное по объему и по

форме.

Все в нем было выразительно: лоб, светлые мягкие волосы, сильный нос, ярко очерченные губы и упрямый подбородок.

Отдельно надо сказать о глазах: казалось, что они видят все далеко вокруг. Построение глаз и орбиты очень напоминало могучий глаз сильной птицы. Эти любопытные, полные жизни глаза, с преждевременными морщинками вокруг, пристально изучали человека».

Художник очень верно схватил главное в лице Чкалова, очень точно описал его внешность. Пожалуй, к этому наброску следует добавить лишь одну существенную деталь — его зоркие, любопытные глаза бывали гневными и даже яростными.

Однажды Ф. И. Панферов, посетивший Чкалова в Василёве на отдыхе, задал ему, прямо сказать, не слишком глубокомысленный вопрос: что он, Валерий Павлович, собирается делать дальше? (При этом в интонации писателя отчетливо улавливался подтекст — не пора ли, мол, кончать с испытаниями, не пришло ли время поберечь себя?)

Чкалов ответил одним словом:

— Летать! — остальное досказали его глаза, сделавшиеся совершенно бешеными. Досказали столь выразительно, что далеко не робкий человек Ф. И. Панферов смутился.

Ни почести, ни слава, ни дальние планы не могли оторвать Валерия Павловича от главного дела его жизни — от обыденной ежедневной работы летчика-испытателя.

Правда, иногда ему приходилось переключаться на другие, не испытательные полеты.

24 августа 1936 года Чкалов со своим экипажем пролетел на «АНТ-25» над ликующим, праздничным полем Тушинского аэродрома и сбросил приветственный вымпел…

В конце года Валерий Павлович отправился на «АНТ-25» в Париж, на Всемирную авиационную выставку.

Г. Ф. Байдуков рассказывает:

«Густые туманы нависли над Европой. Мы вылетели из Москвы в самую отвратительную погоду, какую только могла приготовить кухня природы. Все же на парижский аэродром Ле-Бурже „АНТ-25“ прибыл в точно заданное время».

Здесь разобрали машину. Кстати, чтобы провезти громадные крылья знаменитого самолета в выставочное помещение, кое-где на парижских улицах пришлось временно поснимать фонарные

столбы — иначе крылья не проходили.

На два месяца «АНТ-25» превратился из действующей, живой машины в безмолвный, но тем не менее весьма красноречивый экспонат.

В Париже у Чкалова было неважное настроение. Он вообще плохо себя чувствовал вне России, вдали от Волги, тем более в тридцать шестом году, в пору, когда над Пиренеями уже занялось зарево гражданском войны, когда близился Мюнхен, когда фашисты открыто готовились к генеральному наступлению на мир…

В эти дни над летным полем Научно-испытательного института ВВС, ставшего для Чкалова уже прошлым, стремительно всходила новая яркая звезда — Анатолий Константинович Серов, будущий герой испанского неба, талантливый преемник чкаловских традиций.

* * *

Серов о Чкалове:

> «Каждому полету он отдавал свое горячее, беспокойное сердце. Он понимал существо машины и чувствовал, что собой представляет самолет.
>
> Заслуга Чкалова в том, что он испытывал самые современные машины, делая сложнейшие фигуры, которые не выполнялись за границей лучшими пилотами мира. Он воспитал новое поколение крепких и смелых пилотов…»

* * *

Чкалов рвался на Родину, хотя отлично понимал, что его присутствие на Всемирной авиационной выставке вовсе не развлечение, а весьма ответственная миссия. Он безропотно облачался в смокинг, присутствовал на деловых встречах… Но хотелось ему влезть в комбинезон и подняться вовсе не на смотровую площадку Эйфелевой башни, а в свое, настоящее синее небо Подмосковья.

В Париже, долгое время бывшем столицей авиации, в городе Луи Блерио, Анри Фармана, Губера Латама, Жо Шавеза, Адольфа

Пегу, Роллана Гарро и многих других славных авиаторов, Валерий Павлович успел побывать еще раз, годом позже, возвращаясь из Соединенных Штатов.

После своего второго, краткого пребывания в столице Франции Чкалов, отчитываясь перед народом, скажет:

«Все цветы Франции, полученные нами, мы возложили на памятник французским летчикам, погибшим при исполнении служебного долга» — и это тоже очень характерно для Чкалова. Цветы погибшим коллегам не жест со стороны удачливого пилота, не снисхождение живого к мертвым, это сердечная дань уважения ко всем крылатым людям Земли.

1936 — 17.7; 26.7; 3.8; 21.8; 7.9; 11.9; 15.9; 16.9; 20,9; 28.10; 1.11; 11.11; 20.11; 8.12.

1937 — 25,4; 22–25.5; 26.8; 23.9; 24.9; 7.10; 8.10; 9.10; 15.10; 24.10.

1938 — 24.5; 2.7; 23.7; 2.8; 23.9; 24–25.9; 27.9.

Эти дни Валерий Павлович считал лучшими и самыми радостными днями своей жизни.

В эти дни товарищи его, друзья, ученики и последователи — военные и гражданские летчики СССР — превысили мировые и международные рекорды. И это только летчики и только на самолетах! А ведь был еще каскад великолепных достижений мирового и международного класса наших парашютистов и планеристов; были еще и выдающиеся, хотя и не рекордные, полеты.

Советская авиация с успехом справлялась с поставленной перед ней задачей: «летать дальше всех, летать выше всех, летать быстрее всех». Это была не простая задача — и она решалась не только ради рекордов, а прежде всего ради безопасности страны: военная угроза нарастала, фашизм наглел, и чем дальше, тем откровеннее рвался к мировому господству.

* * *

Долгое общение человека с машиной не проходит бесследно для пилота. Посмотрите, как передвигаются летчики по земле — энергично, стремительно, будто спешат на перехват противника; как они водят обыкновенные автомобили — мягко, уверенно, с особой элегантностью; как разговаривают друг с другом — непременно помогая себе руками, развернув напряженные ладони, изображая ими недостающие людям крылья…

Чкалов писал: «Мне приходилось летать на всяких самолетах: „вуазене“, „фармане“, „авро“, „ньюпоре“, „моране“ и многих

других. „РД“ оказался по счету шестьдесят шестой конструкцией, на которой я летал».

Чкалов поднимал в небо истребительные машины, стремительные и верткие; он уверенно пилотировал тяжелые бомбардировщики, инертные, «тугодумные»; он не миновал, естественно, учебно-тренировочных самолетов, тихоходных и доступных в управлении каждому новичку; шестьдесят шестой тип летательного аппарата, попавшего в его руки, оказался редкостной, уникальной машиной. Каждый самолет — свой характер, свой норов, своя, если угодно, мелодия. Но решительно все машины на крыльях объединяет одна общая черта — неспособность останавливаться в полете, замирать над какой-то определенной точкой.

Аэропланный полет — это скорость, это — постоянное движение вперед. Вперед! — пока бьется моторное сердце…

Вот эту самую главную особенность всех решительно самолетов и перенял Валерий Павлович — ему не сиделось на земле: вперед, дальше, выше… Летать, летать, летать, и никаких гвоздей!

* * *

Официального разрешения на новый арктический перелет долго не было. Тем не менее «АНТ-25» исподволь готовили — поставили на машину новый двигатель, ввели кое-какие конструктивные усовершенствования, сделали доработки, заменили часть приборов и оборудования.

Экипаж — Чкалов, Байдуков, Беляков — занимался своим основным делом: летчики испытывали самолеты, штурман преподавал в академии, а «в свободное от работы время» они готовились к новому маршруту. Готовились, по выражению самого Валерия Павловича, «контрабандой».

21 мая 1937 года в районе Северного полюса под общим руководством академика Отто Юльевича Шмидта была высажена первая в истории Арктики полюсная экспедиция. Была открыта дрейфующая станция СП-1 — «Северный полюс».

И. Д. Папанин, Е. К. Федоров, Э. Т. Кренкель, П. П. Ширшов заступили на годичную полярную вахту…

Только теперь экипаж «АНТ-25» по-настоящему понял и оценил, чем была вызвана так беспокоившая Чкалова и его товарищей неопределенность. Дрейфующая станция в районе полюса по замыслу руководства должна была стать опорной точкой их перелета в США.

СП — что еще одна радиостанция на пути через белое безмолвие Ледовитого океана, это люди, способные прийти на помощь в случае вынужденной посадки на лед… Это пусть и не очень значительное, но все же повышение безопасности сверхдальнего перелета.

К новому маршруту экипаж готовился с особенной тщательностью.

Конечно, первый полярный перелет наградил экипаж Чкалова опытом, вселил в него уверенность, но вместе с тем самым наглядным образом подтвердил: Арктика — суровая, враждебная человеку страна, шутки с ней плохи, и лихим кавалерийским налетом полюс не одолеть.

Думаю теперь, перед новым полетом они совершенно иными глазами прочли строчки Руала Амундсена: «Человек есть человек, и в глубине души таится тревога. Увидимся ли снова? И если увидимся, то при каких обстоятельствах? Следующий раз — от нас столькое отделяет».

Амундсен перелетел через Северный полюс на дирижабле «Норвегия», Амундсен дошел до Южного полюса, Амундсен погиб в высоких широтах Арктики. Он, как никто в мире, имел право предостерегать своих отважных последователей…

* * *

В том году были опубликованы стихи Николая Заболоцкого, посвященные Георгию Седову, человеку высочайшего мужества, человеку долга и чести, трагически погибшему на пути к Северному полюсу. Были в этих стихах такие строки:

И жить бы нам на свете без предела,
Вгрызаясь в льды, меняя русла рек, —
Отчизна воспитала нас и в тело
Живую душу вдунула на век.
И мы пойдем в урочища любые,
И, если смерть застигнет у снегов,
Лишь одного просил бы у судьбы я:
Так умереть, как умирал Седов.

Читал ли Чкалов эти стихи или не читал, неизвестно. А Седова чтил и материалы, связанные с его экспедицией, изучал тщательно — это известно доподлинно…

Впрочем, о возможности неудачи Валерий Павлович не распространялся, хотя, вероятно, и думал. Он был общительным

человеком, но не слишком разговорчивым и переживания свои умел скрывать или прятать за броней легкой иронии.

* * *

Вечером 1 июня Чкалов перегнал «АНТ-25» из Москвы в Щелково. Начались самые напряженные дни подготовки к перелету. Летчики почти безвыездно жили на аэродроме.

«Инженеры, техники, астрономы, радисты, метеорологи, географы, врачи, портные, работники арктических зимовок помогали нам готовиться к перелету», — свидетельствует Чкалов.

Беляков и Байдуков тренировались в передаче радиосигналов по специальному коду.

Чкалов сидел над навигационными картами.

Комната, примыкавшая к той, где разместился экипаж, медленно, но верно превращалась в склад, несколько напоминавший отделение рачительного интендантства: сапоги, рукавицы, примус, походная печка, кирка, топор, ракеты, патроны, весла, аптечка странно соседствовали друг с другом.

«Запас аварийного продовольствия был уложен в резиновых мешках. Каждый мешок с едой обеспечивал питание экипажу в течение трех дней, а все десять мешков, таким образом, образовали тридцатидневный запас», — сообщает Чкалов.

Для погрузки на борт самолета было подготовлено 115 килограммов продовольствия. Забегая вперед, скажу: почти все продукты остались нетронутыми, и предприимчивые американцы, когда перелет был уже успешно завершен, настойчиво предлагали Чкалову организовать распродажу запасов, «побывавших над полюсом». Американцы уверяли, что это будет прекрасный бизнес и сулит он серьезный доход…

Кроме всего прочего, в самолет были погружены шелковая надувная палатка, спальные мешки из собачьего меха, спасательные пояса, канадские лыжи, кое-какая посуда, два охотничьих ружья, револьверы, финские ножи — словом, целая куча аварийного имущества…

На случай вынужденной посадки во льдах штаб перелета разработал детальнейший план помощи экипажу. Все самолеты и ледоколы, находившиеся в высоких широтах, получили приказ быть в полной готовности. Все полярные радиостанции перешли на круглосуточное дежурство, всем предстояло слушать передачи «АНТ-25». Днем и ночью, от взлета до посадки без перерыва…

Полет готовился чрезвычайно тщательно. Полет должен был убедительно «доказать практическую возможность сообщения по

воздуху между СССР и Америкой по кратчайшему пути, — говорил Чкалов. — Мы знали, что полетим по самому трудному, небывалому в мире пути!»

Теперь, когда Арктика обжита, когда в Антарктиде постоянно работают люди, когда над Атлантическим океаном беспрерывной чередой, и днем и ночью, с интервалами, не превышающими порой десяти минут, идут и идут рейсовые пассажирские самолеты, когда нога человека ступила на поверхность Луны, трудно представить и ощутить всю значительность предстоявшего чкаловскому экипажу полета.

Но слава Юрия Гагарина, как бы велика она ни была, не умаляет заслуги Христофора Колумба: первые остаются первыми. Навсегда!

Пионеры, Разведчики человечества, его бессмертные Флагманы. Честь им, и уважение, и светлая память во веки веков.

* * *

18 июня в 01 час 06 минут по Гринвичу Чкалов вновь оторвал перегруженный «АНТ-25» от взлетной полосы Щелковского аэродрома.

Слева остался канал Москва — Волга. В этот день он еще не был сдан в эксплуатацию — по всей трассе велись доделочные работы. Но к моменту возвращения чкаловского экипажа из Америки домой канал уже действовал. Волга пришла в Москву, и событие это породило строки, которые очень нравились Валерию Павловичу:

Мы сдвигаем и горы и реки,
Время сказок пришло наяву,
И по Волге, свободной навеки,
Корабли приплывают в Москву.

Поэзия, возникавшая из действия, была вообще близка Валерию Павловичу. И это верно почувствовали его наследники. 2 июня 1970 года молодые грузинские поэты записали в книге отзывов чкаловского музея, расположенного теперь на самом берегу рукотворного Горьковского моря: «Чкалов — это поэзия! Пусть его вдохновение будет примером для нас — поэтов».

* * *

На высоте 1200 метров прошли Череповец, тот самый Череповец, в котором он мальчиком начал свое приобщение к технике, к стремительному движению своего века. Привет из далекого детства.

7 часов 30 минут. Масломер показывает 80 килограммов. Беляков поднимает тревогу: откуда-то бьет масло. Пол штурманского отсека в черных потеках.

Качают масло вручную. Уровень в расходном баке не повышается.

Возвращаться?.. Спокойно! Без паники. Пока еще угрозы нет. Проверить масломер. Слава богу, подвел прибор, а не сама масляная система. Масло выбило через дренажную трубку, сами перекачали… Ясно, можно спокойно лететь дальше…

Характерно: пока возились с насосом, пока занимались прибором, пока тревожились и гадали — как быть? — самолет продолжал лететь на север, и земля принимала радиограммы: «Все в порядке. Полет продолжается». К счастью, все действительно оказалось в порядке.

Чкалов сосет трубку, подаренную летчиком-испытателем Василием Андреевичем Степанчонком, тем самым, что несколько лет назад продолжил чкаловскую работу с авиаматкой, первым на всем белом свете осуществил подцепку истребителя к бомбардировщику в воздухе.

Внезапная тряска винта нарушает спокойное течение полета. Обледенение.

— Антиобледенитель на винт! — кричит Байдуков, пилотирующий в это время машину. И Чкалов берется за насос, качает спасительную спиртовую жидкость. Байдуков на полных оборотах двигателя лезет на высоту. 2500 метров, облачность медленно, неохотно отступает. Вырвались!..

Тринадцать часов полета остаются позади. Высота — 3 тысячи метров, внизу — белая овчина, вверху — яркое, слепящее солнце, впереди — неизвестность.

Темнеет. Высота — 4 тысячи метров. Снова облака. Температура в кабине падает, — 24°. Чертовски холодно, холодно даже в меховой одежде. И снова слепой полет, и снова обледенение — самый страшный враг всех летчиков, а полярных в особенности. Кажется, будто время останавливается, будто оно тоже замерзает.

19 часов по Гринвичу. Самолет летит в ослепительных солнечных лучах. Беляков определяется. Скоро Земля Франца-Иосифа.

Высота — 4300. Чкалов ведет машину точно по 58-му меридиану. На север.

Встречный ветер, как показывают штурманские расчеты, достигает 50 километров в час. Это немало, а для «АНТ-25», крейсерская скорость которого не превышает 165 километров в час, это даже очень много. Падает путевая скорость, горючее убывает куда быстрее, чем хотелось бы.

Наконец наступает 19 июня.

4 часа 42 минуты. Полюс позади. Кругом юг — впереди, слева, справа…

«АНТ-25» «скатывается» с вершины мира по 123-му меридиану. Беляков радирует: «Перевалили полюс — попутный ветер — льды открыты — белые ледяные поля с трещинами и разводьями — настроение бодрое».

Слово Г. Ф. Байдукову:

> «Высота 5 тысяч метров. Лицо Чкалова выражает боль, он растирает сведенную левую ногу. Зная, как неприятно ощущение судороги, тороплюсь сменить его».

11 часов. Высота 5700. Температура — 30°. От каждого неосторожного движения самолет просаживается, теряя высоту. Снова облака, снова слепой полет. На крыльях нарастает ледяная корка. И выше нельзя, приходится снижаться до 3 тысяч метров. Впервые за 36 часов непрерывной работы мотор получает некоторую передышку.

Неожиданно на лобовое стекло что-то брызнуло, и сразу же стекло покрылось коркой льда. Байдуков финкой счищает лед, просунув руку в крошечную форточку. Поплавок, указывающий уровень жидкости в системах охлаждения, исчез. Есть опасение, что кончилась охладительная спиртовая смесь. Воды! Скорее воды в расширительный бачок, иначе ничего не стоит сжечь мотор.

Чкалов бросается к запасному баку. Вода замерзла.

Беляков взрезает резиновый мешок с питьевой водой. Лед…

К счастью, подо льдом обнаруживается немного воды… Заливают в бак, добавляют остатки чая из термосов. Поплавок показывается. Все в порядке…

Высота 3 тысячи. Облачность кончилась. Беляков определяется. Остров Бенкса. Это уже земля Канады.

Пройдено 6200 километров.

18 часов, внизу Большое Медвежье озеро. Байдуков радирует:

> «Всем… Штабу перелета… Понимаем, как вы беспокоитесь. Но поймите и нас: полет проходит четко, но не так просто. Тяжких часов было немало. Над Канадой пока ясно и тихо. Трудное побороли, рады, что в основном уже выполнили задание своего правительства

и своего народа».

И снова ухудшение погоды. Приходится сворачивать вправо и выходить к побережью Тихого океана.

Высота 5500. Кислорода остается все меньше и меньше.

Высота 6100.

Кончается 19 июня.

24 часа по Гринвичу. Беляков передает записку Чкалову: «Кислород кончился». Приходится снижаться.

И снова полет в облаках.

У Чкалова идет носом кровь. Беляков впадает порой в полуобморочное состояние…

Высота 4500. «АНТ-25» приближается к государственной границе Соединенных Штатов Америки.

20 июня. 15 часов по Гринвичу. Внизу Портленд. Экипаж находится в полете почти 62 часа. Дождь.

Байдуков заходит на посадку…

Слово Чкалову:

> «Я первым вышел из кабины. Сделал несколько нетвердых шагов, закурил. Обращаясь к американским солдатам, по-русски говорю:
>
> — Притащите колодку!
>
> Меня, конечно, не поняли. Начинаю объяснять пальцами. Сообразили. Колодка принесена. Положили ее под правое колесо. Егор (Байдуков. — А. М.) завернул к ангару, подрулил к воротам. Ко мне подбежал офицер и с криком: „Здравствуйте!“ — стал жать мне руку».

Видите, как все просто, — здравствуйте, прилетели…

* * *

Важная подробность, мимо которой прошли почти все биографы Чкалова, и даже Георгий Филиппович Байдуков, видимо из скромности, упомянул вскользь: посадку на земле Америки выполнял второй пилот — Байдуков, а командир корабля Чкалов сидел в это время на масляном баке и волновался, и в последний момент крикнул:

— Газ! Газ давай!..

Не знаю, кто еще из командиров кораблей способен был бы отдать *такую* посадку после *такого* перелета своему второму…

* * *

Лирическое отступление.

20 июня в 19 часов 30 минут по московскому времени чкаловский экипаж приземлился в Соединенных Штатах Америки. В этот день мне исполнилось шестнадцать лет и почти в тот же час, когда Валерий Павлович устанавливал первые контакты на Американском материке, жестами объясняя, что ему нужна колодка, совершилось мое практическое вступление в авиацию — я выполнил первый прыжок с парашютом… Надо ли говорить, какой гордостью переполнилось тогда мальчишеское сердце, сколь значительным казалось это ничтожное, как я теперь понимаю, событие — парашютный прыжок, и как я был счастлив, что начинаю именно в такой день!..

А спустя некоторое время я зашел в двадцать восьмую квартиру нашего дома. В этой большой неуютной коммунальной квартире в числе прочих обитателей жил Эммануил Ильич Гец. Был он худым, некрасивым, странноватым человеком: держал в своей единственной комнате большущий аквариум с золотыми рыбками, пушистую собачонку, кота, черепаху; над шкафом и столом свободно порхали штук пятнадцать волнистых попугайчиков, повсюду оставлявших свои следы. Почему-то все мальчишки нашего дома называли Эммануила Ильича запросто Моней, и ему это нравилось. Моня был печатником наивысшей квалификации, известным в своем мире специалистом. И вот я зашел к нему в дом и увидел: на круглом обеденном столе лежит огненно-красный альбом, к обложке его приклеен белый прямоугольник и в нем написано «Штурманский бортовой журнал самолета № 025». Нет, в обморок я не упал, но голова у меня пошла кругом. Вытерев руки об штаны, открыл бортжурнал и увидел:

> «Вес самолета при вылете 11 180. На горке предполагали долить 65 кг (90 л) горючки, но не долили, так что конец горючего будет по показании 11 460 (наяда). Оторвались против главн. входа…»

Запись была выполнена фиолетовыми чернилами четким аккуратным почерком. В подлинности журнала я не усомнился ни на секунду. Глупо улыбаясь, спросил:

— Откуда это?

— Что, здорово сработали? Валерий Павлович одобрил, — довольным голосом ответил на мой вопрос Моня.

Оказалось, передо мной лежит полиграфическая

факсимильная копия чкаловского бортжурнала — подлинный шедевр печатного искусства. Не помню, сколько экземпляров журнала было напечатано, кажется, штук сто, может быть, чуть больше…

— Станешь летчиком, подарю, — пообещал Эммануил Ильич.

И вот летчиком я стал, но в Москву попал не скоро — училище, война… А когда приехал, узнал — наш сосед, милый, добрый, чудаковатый Моня, умер. Спрашивать про журнал у вдовы мне показалось неудобным.

Вся эта история осталась в памяти каким-то сном — ярким и грустным. По прошествии многих лет я рассказал о ней седому заслуженному авиационному генералу. Рассказал потому, что пришлось к слову.

Против ожидания мой несколько сентиментальный и не очень складный рассказ вызвал совершенно неожиданную реакцию.

— Это что! Вот послушай, какая со мной штука приключилась. На войне дело было. Будит меня среди ночи адъютант и докладывает: с той стороны, через линию фронта перешла какая-то женщина. Требует старшего авиационного начальника. Говорит, принесла документ особой важности и может его вручить только самому главному начальнику. Сначала я ничего не понял, но приказал позвать женщину. Сижу зеваю. Входит. С лица — обыкновенная женщина, средних лет. В ватнике, в валенках, голова платком покрыта. Видно, замерзла. В феврале дело было — самые морозы. Короче говоря, достает эта женщина из-за пазухи пакет, разворачивает и кладет передо мной на стол книгу. Гляжу — «Штурманский бортовой журнал № 025». Представить можешь?

Рассказывает: в ее доме немец стоит. Майор. Тихий. Не обижает. Со всех концов таскает книги, больше старинные, церковные, и посылками отправляет в Германию. Женщина убирала в комнате майора, когда того не было дома, вдруг увидела, поняла — Чкалов! — и решила спасти журнал.

Сто двадцать километров пешком добиралась, все бросив: хозяйство, дом… Жизнью рисковала.

Ну, мог я сказать, что принесла она копию? Не мог. Убей — не мог. Наградил человека орденом: «за спасение документов особой важности», поблагодарил от лица службы и от себя лично…

Тут генерал помолчал, горестно вздохнул и еще сказал:

— Эх, годы-годы… вот и фамилию ее запамятовал… А с Валерием Павловичем мы служили вместе. Большого достоинства был человек…

Но это не все.

Прошло еще порядочно лет, общим счетом, больше тридцати со времени чкаловского перелета, я отдыхал на берегу Черного моря. Познакомился на пляже с женщиной, спокойной, рассудительной, нисколько не сентиментальной, и тоже, к слову, рассказал ей обо всем, о чем только что поведал читателю.

— Господи, чего только на свете не случается! — спокойно заметила моя знакомая и не спеша пошла в воду. Признаться, мне даже немного обидно сделалось — разве так должна она была отреагировать?..

А через несколько дней, уже в Москве, женщина эта позвонила по телефону и сказала:

— Подарок я вам приготовила, «Штурманский бортовой журнал», заезжайте…

Сегодня щедрый дар Татьяны Николаевны Погодиной лежит на моем столе. И когда в дом приходят мальчишки-лейтенанты, не износившие своих первых офицерских погон, я даю им взглянуть на этот журнал. И сто процентов попадания: у всех делаются круглые глаза, ни один ни разу не усомнился в подлинности журнала, ни один не остался равнодушным и все спрашивают с придыханием:

— Откуда это?

Как вы, надеюсь, поняли, это рассказ не обо мне, не о вдохновенном кудеснике полиграфического искусства Э. И. Геце, и даже не о той безымянной женщине, что совершила свой подвиг, перейдя через линию фронта, это рассказ о нем, о Валерии Павловиче Чкалове, чья биография началась задолго до рождения и продолжается сегодня, спустя тридцать пять лет после смерти. Уверен, что это не будет большим преувеличением: без малого двенадцать с половиной тысяч летчиков, удостоенных звания Героя Советского Союза в годы Великой Отечественной войны, самоотверженно продолжили жизненный путь девятого по счету Героя СССР — комбрига Валерия Павловича Чкалова, не говоря уже о многих тысячах менее или вовсе не прославленных рыцарей нашего неба.

* * *

Если попытаться характеризовать время, проведенное Чкаловым на земле Соединенных Штатов, одним-двумя словами, пожалуй, вернее всего будет назвать это время американским калейдоскопом.

Стремительно сменялись города, раскаленные, душные,

потные, — стояло необыкновенно жаркое лето; мельтешили краски, во все нарастающем темпе проносились лица новых и новых людей: солдаты портлендского военного аэродрома, генерал ВВС, члены генеральской семьи, репортеры, репортеры, репортеры, седоголовые сенаторы, водители такси, белые и цветные, президент, величественный и гордый, человек с профессорской внешностью; знаменитые деятели науки, рабочие, миллионеры, ослепительные кинозвезды… Просто невозможно хотя бы приблизительно подсчитать, сколько рук пожали Чкалов, Байдуков и Беляков в первые же дни своего пребывания в Америке. А на сколько улыбок ответили улыбками, сколько произнесли речей, тостов…

Калейдоскоп нельзя «упорядочить» или привести в какую-нибудь систему — на то он и калейдоскоп. Единственное, что можно попытаться сделать, рассказывая о заокеанских встречах Валерия Павловича, — это поставить его в центр событий и представить Аллерику как бы вращающейся вокруг нашего героя, что, кстати сказать, не будет особенным преувеличением.

Перелет чкаловского экипажа действительно отодвинул все прочие сенсации на второй, третий и даже десятый план.

Первый дом, порог которого переступили наши летчики на американской земле, был домом генерала Маршала. Здесь летчики умылись, побрились и уселись обедать. Одеты они были явно не по этикету. Дело в том, что генерал был человеком сухощавым и чрезвычайно высоким и любезно предложенные брюки из генеральского гардероба, по свидетельству Чкалова, «доходили мне до шеи»… Этот пустячный эпизод развеселил хозяина дома и гостей и, кажется мне, послужил прекрасным камертоном, настроившим Чкалова на столь дорогой его душе непосредственный лад.

Позже, на массовом митинге, когда появление летчиков было встречено пронзительным свистом тысяч американцев и растерявшийся на какой-то миг Чкалов спросил у сопровождавшего летчиков работника советского посольства: «Чего это они свистят?» — и получил ответ: «Приветствуют и одобряют. Тут так принято». Валерий Павлович моментально сориентировался — засунул два пальца в рот и засвистел столь оглушительно, как мог засвистеть только василёвский мальчишка, сорвиголова с берегов Волги. Знай наших!

И зал грохнул, зал содрогнулся от общего хохота и яростно зааплодировал совсем по-европейски.

Каждое слово Чкалова подхватывалось репортерами, каждое слово повторялось в газетах, по радио, разносилось молвой, приобретая особое значение. Хотел того Валерий Павлович или

не хотел, он говорил, улыбался, шутил от имени Союза Советских Социалистических Республик. Это была для него совершенно новая, незнакомая прежде работа — дипломатическая. Чкалов вполне справился с этим весьма ответственным поручением Родины.

* * *

Америка вращалась вокруг Чкалова. Америка швыряла ему в глаза громадные лозунги и транспаранты: «Слава мировым героям!», «Победителям магнитных джунглей привет!», «Да здравствуют советские летчики — победители Северного полюса!»

И Чкалов радовался этим приветам. Радовался, конечно, за себя, за своих товарищей, а еще больше за нашу страну, совсем незадолго до этого официально признанную Соединенными Штатами. Эта радость воодушевила Валерия Павловича на слова, произнесенные перед многолюдным собранием:

> «На крыльях своего самолета мы несли привет от ста семидесяти миллионов нашего народа великому американскому народу! В моей стране поют хорошую песню. Есть в этой песне слова:
>
> Как невесту, Родину мы любим,
> Бережем, как ласковую мать…
>
> Вот мысли и чувства моего народа! И никакие циклоны, никакие полярные штормы не могли остановить нас, выполнявших волю своего народа… Примите привет и дружбу, которую мы вам принесли!»

На другом массовом митинге, организованном журналом «Советская Россия сегодня», куда явилось десять тысяч человек, где летчиков встретил стометровый плакат: «Америка приветствует советских первооткрывателей трансполярного воздушного пути!», Чкалов сказал:

> «Друзья! Товарищи наши! Мы, три летчика, вышедшие из рабочего класса, можем работать и творить только для блага трудящихся. Мы преодолели все преграды в арктическом перелете, и наш успех является достоянием рабочего класса всего мира!»

Летчик Чкалов, до сей поры утверждавший образ мыслей и идеологию своего народа только работой — полетами, риском в воздухе, оказался и на земле достойным представителем СССР.

«Не стремление к наживе, не честолюбие и тщеславие побуждает советских людей к героическим подвигам. Народ, уничтоживший эксплуатацию и построивший социализм, движим чувствами, выше и благороднее которых нет у человека… стремление к общечеловеческому счастью — вот что делает наш народ непобедимым!..» — так говорил летчик Чкалов, буквально в считанные дни ставший своим человеком на чужой земле. И его вера, его убежденность, его открытое людям сердце встречали понимание у многих тысяч слушателей.

* * *

Глубокое впечатление произвело на Чкалова приглашение в Клуб исследователей. Прежде чем попасть в стены этого почтенного учреждения, чкаловский экипаж проделал немалый путь по Америке: Ванкувер, Портленд, Сан-Франциско, Чикаго, Вашингтон, Нью-Йорк остались позади; трижды прозвучал в честь наших летчиков пушечный салют… И вот Клуб исследователей. Здесь Валерия Павловича подвели к громадному глобусу, на котором были прочерчены маршруты самых выдающихся экспедиций и стояли собственноручные подписи Фритьофа Нансена, Роберта Пири, Руала Амундсена, Вильямура Стифенсона, Уайли Поста, Ричарда Бэрда, Отто Шмидта, Амелии Эрхарт…

Волнуясь — и было от чего, — Чкалов взглянул на самый свежий маршрут, свой маршрут, проложенный по бело-голубому полю северного полушария Земли, и расписался.

Но вот что любопытно: позже, вспоминая об этом знаменательном дне, он, конечно, с гордостью будет говорить и о торжественном приеме, и об историческом глобусе, но особо подчеркнет другое: «Самым замечательным событием дня было то, что среди гостей на обеде присутствовал единственный среди приглашенных белых негр, Мэттью Хэнсон, живой участник экспедиции Пири к Северному полюсу». Характерно, очень характерно для Чкалова: реликвии — прекрасная вещь, но живой человек, участник великого события, важнее, дороже, значительней. Человек!

* * *

В эти дни адмирал Бэрд писал: «Разрешите принести мне самые сердечные поздравления народам Советского Союза в связи с завершением величайшего в мировой истории авиационного перелета». И эти слова были восприняты Чкаловым как величайшее признание. Ведь они исходили от Летчика, одного из самых достойных Пилотов земли. От человека, ответившего однажды на вопрос: «Что приносит вам постоянную удачу в самых рискованных предприятиях?» — «Мною предводительствует Жюль Верн».

И еще Чкалова взволновала телеграмма Амелии Эрхарт: «От всего сердца поздравляю с великолепным достижением. Надеюсь скоро увидеть знаменитых русских героев и лично пожать вашу мужественную руку».

Знаменитая американская летчица Амелия Эрхарт находилась в это время на одном из первых этапов своего кругосветного перелета.

Чкалов понимал, конечно, что своим прилетом в США несколько «повредил» прославленной американке. Ну, хотя бы тем, что занял своей персоной воображение ее соотечественников; тем, что невольно оттеснил сообщения о ее полете на вторые и даже третьи полосы шумных американских газет. Тем более приятно было получить от нее дружественную телеграмму.

Увы, Эрхарт не пожала руки Чкалова.

Совершив вынужденную посадку в открытом океане, она уже никогда не вернулась к людям. Исчезла без следа. И хотя была некоторая надежда на спасение, она быстро улетучилась: начался унизительный торг, жалкая возня — кто должен спешить на помощь: фирма, организовавшая перелет, государство, друзья летчицы? Пока шел этот беспардонный торг, время оказалось упущенным. И когда в конце концов авианосец с шестьюдесятью четырьмя гидросамолетами на борту вышел в океан, было уже поздно…

Чкалов помрачнел. Потускнела в его честных глазах Америка. Поблекла. Он видел и высоко оценивал великолепную американскую технику — ее высокие, как пирамиды, здания, ее элегантные машины, ее многотоннажные суда, ее прекрасно оборудованные самолеты; он отдавал должное деловитости и предприимчивости народа, но не мог примириться с разобщенностью людей, с тем, что здесь каждый «сам по себе»… Вспомнил есенинское: «Железный Миргород» — и, кажется, именно в этот день сказал впервые:

— Пора домой. Хватит.

Но до дому было еще не близко.

* * *

В нескончаемом потоке приветствий, поступавших из СССР, от рабочих коллективов, школ, воинских частей, детских садов, учреждений, от многих частных лиц — товарищей, друзей, просто знакомых и вовсе незнакомых, Чкалову совершенно неожиданно блеснул особенно теплый, радостный лучик, заметно приободривший Валерия Павловича.

> «С большой радостью узнала о выполнении вашей заветной мечты. С далекого острова Чкалов мы следили за вашим полетом. Сообщаю, что слово свое сдержала — учусь. Эту телеграмму писала сама. Фетинья Смирнова».

Это была весточка от той самой тети Фоти, с бывшего острова Удд, где завершился первый арктический перелет Чкалова; от той милой, хлопотливой хозяйки, которую всего год назад так искренне и старательно срамил Чкалов:

— Живешь в Советском Союзе, и неграмотная. Ну не стыдно тебе?

И вот, пожалуйста, писала сама. Следила за перелетом. Поздравляет!

* * *

Горевать вместе с друзьями способны многие. Это естественное свойство человека. Радоваться вместе с друзьями и за друзей умеют только лучшие из настоящих людей. Чкалов умел.

14 июля, покидая США, столь торжественно и радостно принявшие чкаловский экипаж, уже находясь на борту «Нормандии», Валерий Павлович узнал: только что завершили свои полет через Северный полюс М. М. Громов, А. Б. Юмашев, С. А. Данилин.

Пройдено 10 300 километров. Экипажу Громова удалось то, что Чкалову, Байдукову и Белякову помешала совершить погода, — они побили мировой рекорд дальности.

И Валерий Павлович ликовал.

Наша взяла! Наша в его понимании значило — Россия.

Для того флагманы и прокладывают первые пути в океанах, чтобы те, кто идет следом, шли дальше, опережая время, приближая будущее — «вперед! и выше!», как сказал Горький в год рождения Валерия Павловича.

Именно так: вперед! и выше!

* * *

Прежде чем «Нормандия» достигнет берегов Европы, хочу возвратиться еще к одной подробности американского калейдоскопа.

Посол СССР в Америке А. А. Трояновский передал Чкалову, что ему поручено правительством Союза приобрести для экипажа самолета «АНТ-25» три автомашины — в премию, так сказать.

Посла интересовало, какую машину хотел бы иметь Валерий Павлович.

— А для чего нам машины? У нас же есть…

— Я получил распоряжение и должен его выполнить…

— Ну, если так… если приказ… надо купить что-нибудь подешевле.

— Мы еще не очень богаты, но и не настолько бедны, чтобы покупать своим героям какое-нибудь барахло. Это тоже политика, Валерий Павлович!

— Раз политика, тогда решайте сами…

Куплены были три «паккарда».

Но это не конец. В Москве, дома Чкалов никак не мог примириться, что сделался обладателем двух личных автомобилей. И успокоился только тогда, когда нашел применение для своего «газика» — подарил машину Василёвскому Совету.

* * *

Испытание всегда испытание. И проходит его человек в первый, или во второй, или, скажем, в десятый раз, все равно трудно.

Слава, не надо, не трогай живых,
Что ты о людях знаешь?
Даже сильнейших и лучших из них
Ты иногда убиваешь…

Чкалова ждала Родина, его ждало еще одно тяжелейшее испытание — испытание славой.

Жаркий летний день. Главная улица Москвы переполнена народом. Движение остановлено. Такое ощущение, что вот-вот

должна начаться праздничная демонстрация. Нарастает и катится гул от Белорусского вокзала к площади Маяковского: едут!

Над городом поднимается метель — форменная метель. Тысячи листовок, словно гигантские снежинки, кружат над улицей Горького и медленно опускаются на асфальт. В этом феерическом вихре плывут открытые автомобили, и тысячи москвичей кричат: «Ура!» Кричат: «Чкалов!..»

Новые награды, звание комбрига, восторженное обожание людей — иначе не скажешь! — получил Валерий Павлович в первые же дни возвращения на Родину.

Сколь велика была популярность Чкалова, можно судить хотя бы по тому, что 30 процентов мальчиков, родившихся в 1939 году в городе Горьком, были наречены Валериями…

За тридцать лет существования музея Чкалова через его скромные комнаты прошло около одного миллиона посетителей! И поток этот год от года не убывает, а постоянно и неизменно увеличивается…

Сегодня все автобусы, курсирующие между городом Чкаловском и городом Горьким, несут на лобовой части кузова портрет Чкалова и на бортах надпись: «Чкаловец». Все! И совершенно невозможно установить, как родилась эта традиция, когда, по чьему почину…

Трудно, очень трудно было Валерию Павловичу остаться самим собой: не возгордиться, не вознестись, не поверить в свою исключительность. Для этого надо было родиться и сильным, и умным, и, главное, абсолютно цельным человеком.

Чкалов устоял против всех соблазнов славы. Впрочем, судите сами.

К Валерию Павловичу пришел человек. Незнакомый. Рабочий. Пришел с жалобой (к тому времени Чкалов был уже избран депутатом Верховного Совета). Жалоба была нехитрая: человеку не выплатили часть зарплаты. Что-то вовремя не подписали, кому-то не передали ведомость… Словом, случилась довольно обычная, совершенно банальная история.

Валерий Павлович выслушал посетителя, побарабанил пальцами по столу, хмуро спросил:

— А сколько они тебе должны остались?

— Да сто пятьдесят рублей… Но не в деньгах дело, Валерий Павлович, обидно…

— Ясное дело — обидно. — И, смущенно достав бумажник, отсчитал сто пятьдесят рублей. — Держи…

— Что вы? — растерялся посетитель.

— Возьми-возьми, и плюнь ты на своих бюрократов. Получишь — вернешь. — И смущаясь еще больше: — Я ж тебе не

из своих, из депутатских даю.

* * *

В гости к Чкалову пришли испанские ребятишки, жившие в одном из московских интернатов. Дети республиканской Испании, героически сопротивлявшейся фашистскому половодью, захлестнувшему Пиренейский полуостров, пользовались в те годы необычайным вниманием и заботой решительно всех русских людей. Чкалов долго разговаривал с маленькими испанцами, поил их чаем, угощал конфетами, увлеченно играл с ними. И в какой-то момент заметил: ребятишки все время тайком поглядывают на великолепно выполненную модель самолета. Модель была подарком рабочих ЦАГИ. Действительно роскошная вещь, подношение тех, кто строил самолет, тому, кто пронес его над миром.

Когда пришло время прощаться, Валерий Павлович взял модель в руки, поглядел на самолет, на ребят и сказал:

— Нате, владейте. На память.

Кто-то из друзей спросил потом Валерия Павловича:

— И не жалко тебе было? Все-таки это твой самолет и тебе в подарок…

Чкалов не возмутился вопросом и не стал ничего объяснять, только произнес задумчиво:

— Дети…

Маленькие испанцы не остались в долгу: они, в свою очередь, подарили Валерию Павловичу огромного плюшевого медведя.

Прошли годы. У бывших испанских детишек появились внуки. Трагически окончился земной путь Чкалова. А потертый плюшевый медвежонок цел и улыбается из-за стекла мемориального чкаловского музея. Улыбается задумчиво, грустно, вроде хочет сказать новым ребятишкам, тысячами приходящими в этот дом: — Вот так, вот такие дела…

* * *

В канун Нового года Валерий Павлович разбирал почту на своем столе: поздравления, поздравления, поздравления, добрые слова незнакомых людей, приветствия от организаций, проза, стихи…

Вдруг увидел: «Дорогой Игорь Чкалов, Дом культуры приглашает тебя на новогоднюю елку, которая состоится…»

Нахмурился. Вскрыл еще конверт и опять: «Товарищ Чкалов И., мы приглашаем тебя быть нашим гостем…»

Позвал сына:

— Тут вот тебе приглашения пришли…

— Знаю. У меня вон сколько. — И мальчик показал отцу целую пачку пестрых билетов.

— Дай сюда. — И строго: — Запомни, Чкалов — я, а ты пока что только И. Выбирай один билет. Советую в Колонный зал. — Позвонил лифтерше и, когда та явилась, передавая ей пачку приглашений, сказал:

— Тетя Нюша, тут через Игоря разные организации пригласительные билеты на елку прислали, раздай ребятишкам, пожалуйста. — И назвал тех, кто жил в их доме и давно был известен Чкалову.

* * *

Чкалов оставался самим собой.

Уезжая на аэродром, он распихивал по карманам несколько пачек папирос. И не надо было спрашивать: зачем столько? А если б спросили, он, наверное, ответил бы что-нибудь в таком духе:

— Что я, один курю?..

Он любил угощать людей, любил приносить людям радость в большом и в пустяках.

Начиная с тридцать второго года и до последнего дня жизни Валерия Павловича возил шофер Филипп Иванович Утолин. Чкалов говорил Утолину «ты», но и Филипп Иванович обращался к нему тоже на «ты». Так было и иначе быть не могло. Для Чкалова, разумеется, не могло. Он не забыл привезти Филиппу Ивановичу подарки из-за океана. Одному из первых вручил ему свою фотографию с нежной надписью (это в пору, когда за чкаловскими фотографиями буквально охотились сотни поклонников авиации и еще большее число любителей автографов).

Но, пожалуй, самый характерный эпизод вот: Чкалов неожиданно застрял в Доме актера, куда приехал на полчасика, и Филипп Иванович прождал его допоздна в машине. Валерий Павлович долго извинялся перед Утолиным за непредвиденную задержку, а потом без всякой рисовки сказал:

— Когда тебе подавать машину завтра? (На другой день Утолин был выходным. — А. М.). Весь день буду возить, отработаю…

* * *

Чкалов был по-настоящему демократичен, ему не приходилось делать над собой насилия, играть в доступность, в простоту, в открытость. С этими качествами он родился, и сидели они в нем прочно, неистребимо, как цепкие корни сидят в земле.

Чкалов любил и хорошо играл в бильярд. В летной комнате, где летчики отдыхали между полетами, было заведено сражаться на «под стол». Тот, кто терпел поражение, должен был забираться под стол и сидеть там всю следующую партию, громко понося себя и всячески восхваляя своего победителя.

Комбриг Чкалов (по теперешним понятиям, генерал-майор) проигрывал редко, страшно злился и всерьез переживал поражение, но уж коль скоро такая неприятность случалась, не нарушал традиции и безропотно отправлялся «отбывать наказание» под бильярдным столом.

Такой стиль, такая манера поведения Чкалова далеко не всем нравилась, но сам он просто не представлял себе, что может быть иначе.

Летчик — среди летчиков. Человек — среди людей. И всегда, в любых, даже самых неожиданных обстоятельствах — Чкалов!

* * *

И он по-прежнему летал. Летал много, напряженно. Вел новую машину Николая Николаевича Поликарпова.

Как всякий опытный самолет, новый аппарат брыкался, подносил сюрпризы и конструкторам и испытателю, но это было обычно, как всегда, и Чкалов работал с увлечением.

В один из вечеров, вернувшись с аэродрома, Валерий Павлович решил пойти в цирк. Он искренне любил этот самый демократичный вид искусства и с детской непосредственностью переживал за акробатов-полетчиков, восхищался смелостью укротителей, радовался праздничной атмосфере манежа.

И в тот день все шло превосходно: музыка, яркий свет, великолепные наездники и жонглеры… Все было превосходно, кроме выступления клоунов.

Клоуны из кожи вон лезли, а публика не смеялась, не принимала номер. Галерка начала даже шикать…

Валерий Павлович расстроился и в антракте сказал приятелю, сопровождавшему его в тот вечер:

— Пойдем к ребятам, надо их поддержать…

И пошел и долго утешал совершенно незнакомых ему до

этого вечера людей, сравнивал их труд со своим ремеслом: всегда на острие ножа, всегда в напряжении…

И ушел только после того, как не без труда сумел успокоить неудачливых клоунов.

* * *

— Что ж, — вправе спросить читатель, — так он и жил, вовсе не чувствуя своей исключительности?

Нет, конечно. Чувствовал. Сознавал. И гордился отношением народа, всеобщей любовью тысяч и тысяч людей. Просто он никогда не злоупотреблял своим признанием. Во всяком случае, всерьез.

Борис Ливанов, Николай Доронин, Борис Чирков и Лев Свердлин, сияющие и счастливые, шли по улице Горького. Только что в Кремле им вручили правительственные награды. Неожиданно столкнулись с Чкаловым. Узнав, в чем дело, Валерий Павлович немедленно пригласил всех четырех в гости:

— Прошу всех сейчас ко мне. На пельмени. — И распахнул дверки машины.

Актеры, хотя всем хотелось принять чкаловское приглашение, запротестовали: Ольга Эразмовна их не ждет, неудобно…

— Садитесь все!

— Так все не влезем. Оштрафуют вас, Валерий Павлович…

— Меня? Не оштрафуют! Меня милиция любит, — сказал и смутился.

* * *

В дни выборов в Верховный Совет кандидат в депутаты Валерий Павлович Чкалов выступал семьдесят два раза. Его видели и слышали шестьсот тридцать тысяч человек. И это за двадцать дней.

Стояла зима, было очень холодно, выступать приходилось большей частью на улице, никакие залы не вмещали всех, кто хотел видеть и слышать Чкалова. Под конец он простудился и заболел. Но продолжал выступать, превозмогая температуру, с трудом напрягая голос.

Незапланированное выступление состоялось на окраине Цивильска, где Чкалова ожидало больше восьми тысяч человек.

Валерий Павлович вышел к народу в пальто, снял шапку и заговорил. Пронизывающий ветер лохматил его светлые волосы,

пробирал до костей. Сопровождавший Чкалова товарищ шепнул ему:

— Надень кепку! Ты же окончательно свалишься…

Надо было видеть, как он глянул на советчика:

— Соображаешь? Я с народом говорю!..

Таким он был.

Зима тридцать восьмого года выдалась на редкость морозной. Холода сковали землю. Птицы жались к жилью. Ртуть в термометрах опускалась все ниже, приближаясь к минус сорока. Воздух сделался ощутимо плотным. Почти густым. Рассчитывать на посадку приходилось с запасом. Небо дольше обычного держало машину, не желая возвращать ее земле.

Чкалов облетывал новый истребитель, «И-180».

Заходил на посадку издалека, поддерживая самолет на повышенных оборотах мотора. Рано убирать газ было рискованно — переохладишь мотор, не заберет, если вдруг возникнет необходимость уйти на второй круг. Заход получался растянутым, машина долго висела над строениями, окружавшими аэродром, висела низко, совсем низко…

Его уговаривали отложить полеты, дождаться потепления…

Он не соглашался.

Новый истребитель был очень, очень, очень нужен Военно-Воздушным Силам. Превосходный истребитель «И-16», любимый крестник Валерия Павловича, старел на глазах. Надо было готовить ему достойную замену.

И Чкалов не щадил себя — торопился…

* * *

14 декабря Валерий Павлович писал: «Законной гордостью наполняются сердца миллионов трудящихся при мысли о славной советской авиации, несущей на своих крыльях мир, свободу, культуру и прогресс всему человечеству».

В этот же день поздно вечером он закончил статью, посвященную братьям Райт. Статья предназначалась для Телеграфного агентства СССР.

Было уже поздно, когда он перечитал написанное и поставил свою размашистую подпись — В. Чкалов.

Это была его последняя подпись.

Жить Чкалову оставалось меньше суток.

* * *

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ СООБЩЕНИЕ

Правительство Союза ССР с глубоким прискорбием извещает о гибели великого летчика нашего времени Героя Советского Союза то в. Валерия Павловича ЧКАЛОВА при испытании нового самолета 15 декабря сего года.

У погибшего при катастрофе Чкалова в кармане гимнастерки было обнаружено письмо в ЦК партии о новом проекте дальнего полета через Южный полюс.

Москва ссутулилась, словно под непосильной ношей.

Черными медленными реками тек народ к Колонному залу Дома Союзов. Мужчины, женщины, дети…

Потом на Красной площади, перед поседевшей от мороза кремлевской стеной, были надгробные слова, и траурные мелодии, и прощальный салют…

Скованный морозом, оцепеневший от горя, в молчании стоял народ.

Помню единственное: когда в завершение похоронной церемонии зазвучал «Интернационал», я словно очнулся, и совершенно отчетливо, может быть впервые в жизни, до конца, не умом, а опустошенным мальчишеским сердцем понял значение с детства привычных слов:

Мы наш, мы новый мир построим.
Кто был ничем, тот станет всем.

Слов, разумеется, не было, была только мелодия. Величественная, всепроникающая…

* * *

«Быть человеком — это чувствовать свою ответственность. Чувствовать стыд перед нищетой, которая, казалось бы, и не зависит от тебя. Гордиться каждой победой, одержанной товарищами. Сознавать, что, кладя свой кирпич, и ты помогаешь строить мир» — так сказал летчик Антуан де Сент-Экзюпери, сказал спустя год после гибели Чкалова. Не о нем сказал, но и про него.

Земной путь Чкалова закончился обидно рано.

Тридцать четыре года — это расцвет, это полдень. И никакие слова ничего не могут исправить, объяснить, облегчить.

Совсем недавно молодой испытатель сверхзвуковых самолетов, глядя в исчерченное инверсионными следами голубое небо, сказал мне с раздумьем: «Нет, летчики не погибают, летчики просто не возвращаются из полета».

И теперь я снова и снова повторяю эти слова смелого, дорогого мне человека и стараюсь поверить в них.

Чкалов не вернулся, Чкалов навсегда остался в полете.

Наш бессмертный флагман и сегодня над землей.